

BRIDGES NETWORK

PONTES

Informações e análises sobre comércio e desenvolvimento sustentável

VOLUME 9, NÚMERO 4 - MAIO 2013



Sustentabilidade: fim único, meios diversos

MUDANÇAS CLIMÁTICAS

A governança do clima no Brasil: desafios e oportunidades entre setores e entes federativos

TRANSPORTES

As barreiras comerciais e os desafios do transporte sustentável no Brasil

NEGÓCIOS

A abordagem TEEB e o setor de negócios brasileiro



International Centre for Trade
and Sustainable Development

PONTES

VOLUME 9, NÚMERO 4 - MAIO 2013

PONTES

Informações e análises sobre comércio e desenvolvimento sustentável em língua portuguesa.

ICTSD

International Centre for Trade and Sustainable Development

Genebra, Suíça

EDITOR EXECUTIVO

Ricardo Meléndez-Ortiz

EDITOR CHEFE

Andrew Crosby

EQUIPE EDITORIAL

Manuela Trindade Viana

Bruno Varella Miranda

Tatianna Mello Pereira da Silva

CONSULTORA EDITORIAL

Michelle Ratton Sanchez Badin

DESIGN GRÁFICO

Flarvet

LAYOUT

Oleg Smerdov

Se deseja contatar a equipe editorial do Pontes, escreva para: pontes@ictsd.ch

O PONTES recebe com satisfação seus comentários e propostas de artigo. O guia editorial pode ser solicitado junto à nossa equipe.

COOPERAÇÃO

- 7 **Os BRICS e a importância de suas cidades para uma (possível) nova ordem global**

Sérgio Veloso dos Santos Júnior

MUDANÇAS CLIMÁTICAS

- 8 **Governança do clima no Brasil: desafios e oportunidades entre setores e entes federativos**

Rafael Jacques Rodrigues

SUSTENTABILIDADE

- 12 **Atores subnacionais e locais pelo desenvolvimento sustentável: avanços e perspectivas**

Florence Karine Laloë

TRANSPORTES

- 15 **As barreiras comerciais e os desafios do transporte sustentável no Brasil**

Adalberto Maluf

NEGÓCIOS

- 19 **A abordagem TEEB e o setor de negócios brasileiro**

Paula Ceotto, Helena Pavese, Paulo Savaget, Dulce Benke

- 22 **Informações úteis**

- 23 **Publicações**

Pensar local, agir global



Alçada a um incontestável protagonismo na labiríntica dimensão do discurso, a noção de "sustentabilidade" clama por mais exemplos que demonstrem sua operacionalização. Se, nas décadas de 1970 e 1980, o desafio era legitimar uma ideia nascente, hoje são poucos os que contestam sua relevância. Passados 41 anos desde o reconhecimento internacional da importância do meio ambiente para as aspirações futuras da humanidade, segue a dúvida: existem modelos consolidados que permitam a preservação dos ecossistemas sem deixar de lado as inúmeras necessidades de curto prazo que permeiam a vida em sociedade tal qual a conhecemos?

Motivado por esse quebra-cabeça, este número do Pontes apresenta experiências que evidenciam as tensões e conquistas derivadas da busca pela conciliação entre os limites do meio ambiente e os imperativos diante dos inúmeros agentes que compõem nossa realidade. Empresas, organizações não- governamentais (ONGs) e o Estado, representado por seus diversos níveis, convivem com uma série de objetivos, muitos dos quais aparentemente conflitantes. Assim, quais os caminhos trilhados por aqueles que tentam compatibilizar antigos anseios – como lucro e crescimento econômico – com novas demandas? Quais são os possíveis pontos de tensão e complementaridade entre as estratégias desenvolvidas por entidades com naturezas tão distintas?

Independentemente dos caminhos escolhidos, o uso do termo "sustentável" tornou-se um requisito para qualquer estratégia de inserção na sociedade. Não por acaso, o título deste Pontes explora um aspecto interessante do debate: desde sempre envoltas pelo lema "pensar global, agir local", as estratégias voltadas à sustentabilidade têm se tornado, de forma crescente, um trunfo para a inserção dos agentes na comunidade internacional. Cidades, empresas ou ONGs, em meio à construção de uma agenda para apresentar em seu raio de atuação, encontram na sustentabilidade uma possibilidade de extrapolar fronteiras e, dessa maneira, aumentar o intercâmbio de experiências e recursos. Reduz-se, enfim, a separação entre o "global" e o "local", em um processo marcado pela retroalimentação contínua.

Aberto à participação daqueles que justificam a sua existência, o Pontes reafirma o convite a você, prezado(a) leitor(a): caso queira comentar as notícias publicadas no [site do Pontes](#), ou escrever-nos um [e-mail](#), sinta-se à vontade. Comprometida com a preparação de um material capaz de fomentar debates relevantes nas áreas de comércio e desenvolvimento sustentável, nossa equipe acredita que a pluralidade de ideias constitui a base para a construção de qualquer conclusão. Dentro dessa proposta, nossos(as) leitores(as) ocupam uma posição central.

Esperamos que aprecie a leitura.

A Equipe Pontes

COOPERAÇÃO

Os BRICS e a importância de suas cidades para uma (possível) nova ordem global

Sérgio Veloso dos Santos Júnior

Este artigo analisa as dinâmicas e temas que constituem as agendas de cooperação das megacidades dos países BRICS e argumenta que é somente na agenda referente ao "direito à cidade" que os BRICS apresentam potencial de mudanças sistêmicas.

Uma espécie de processo paradoxal colocou Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul – os países BRICS – no centro da cena global. Nascido como um acrônimo, os BRICS deram vida a uma metáfora que alimenta novos arranjos econômicos e políticos, gerando efeitos em cadeia e tornando possível a configuração de novas relações de força e de um novo *status quo* na globalização.

Na conjuntura das últimas décadas do século XX, quando transformações sociais e políticas ensejadas pelo paradigma neoliberal eram replicadas automaticamente em países endividados, os BRICS se situavam como atores periféricos, com pouco ou nenhum poder de barganha no cenário capitalista neoliberal. No atual contexto, todavia, os BRICS são colocados como pilares para a manutenção das dinâmicas de produção e circulação de mercadorias e serviços que sustentam o capitalismo de alcance global. Assim, os BRICS apresentam-se como espaços atraentes para que países menos poderosos possam deixar de mimetizar as demandas de atores tradicionalmente mais fortes – como Estados Unidos e Inglaterra – e escolherem caminhos mais convergentes com sua própria realidade de países em desenvolvimento¹.

No entanto, ainda que a ascensão dos BRICS indique um quadro de possíveis mudanças nas relações de força e no *status quo* do cenário internacional, não devemos tomar como garantido que os BRICS, de fato, viabilizarão transformações sistemáticas profundas, promovendo uma nova e inédita ordem global, mais abrangente e democrática. A existência de um agrupamento de países como os BRICS nos possibilita afirmar, única e exclusivamente, que uma nova ordem global é possível, mas a faceta que essa ordem tomará se encontra incerta e em aberto.

Neste texto, busco analisar de que modo os BRICS podem catalisar transformações significativas e profundas, de modo a garantir o protagonismo de novos atores, diminuir as assimetrias e desigualdades e, dessa forma, possibilitar a valorização da democracia e da justiça social e ambiental como elementos centrais para a configuração de um novo ordenamento internacional.

Atração de investimentos, mobilidade social e direito à cidade

No centro desse contexto de indefinições e possibilidades de transformações reais, estão as principais cidades e redes de cidades dos BRICS. Megacidades com atributos globais, as cidades e redes de cidades dos BRICS situam-se como vetores decisivos à consolidação de novos e transformadores protagonismos, pois se caracterizam, ao mesmo tempo, como espaços concretos para a sustentação dos modos de produção e consumo necessários à sobrevivência do capitalismo global e ao exercício de políticas públicas que possibilitam amplos processos de mobilidade social. Além disso, funcionam como arena para a articulação de grupos e movimentos sociais não-hegemônicos, pressionando autoridades nacionais e subnacionais por transformações reais, de modo a garantir melhor qualidade de vida, direitos civis e poder decisório a atores precarizados e periféricos.

A posição central que os BRICS ocupam na globalização é decorrência direta da forma como os poderes nacionais, regionais e municipais se articulam e se esforçam para convergir seus interesses e estratégias de desenvolvimento e transformação social com o objetivo

As cidades mais populosas dos BRICS

- 1º Xangai
- 2º Mumbai
- 3º Moscou
- 4º Beijing
- 5º São Paulo
- 6º Tianjin
- 7º Guangzhou
- 8º Deli

de converter suas cidades em espaços de investimentos. Ao estabelecer um cenário de articulação de interesses e criação de estratégias e planejamentos compartilhados entre as administrações nacionais e subnacionais, os países BRICS concentram suas capacidades de produção e consumo nos territórios urbanos, convertendo-os em elementos-âncoras para suas aspirações e demandas por maior capacidade de competição e relevância no cenário internacional.

Essa centralidade que as cidades desempenham na consolidação dos BRICS como novos protagonistas internacionais pode ser analisada a partir da existência de três agendas de desenvolvimento urbano que, em conjunto, indicam a forma como os cinco países se impõem no plano global². A partir de tais agendas, é possível conjecturar que tipos de transformações – ou não-transformações – podem decorrer da emergência de Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul como atores relevantes no cenário global. Essas agendas referem-se aos seguintes temas:

- *atratividade de capital*, diretamente relacionada a processos de *city-marketing* e à promoção de megaeventos, de modo a transformar as cidades em territórios vendáveis e atraentes para investimentos diretos, estrangeiros ou domésticos;
- *mobilidade social*, que remete a processos de gentrificação e qualificação profissional (é, ao mesmo tempo, consequência e causa da agenda de *atratividade de capital*); e
- busca pelo *direito à cidade*³, que se sustenta pela constante pressão dos pobres e precarizados que migram para territórios urbanos em busca de melhores condições de vida.

A agenda da *atratividade de capital* se pauta na nova divisão internacional do trabalho e na intensificação dos fluxos globais de capital. Sua realização exige, ao mesmo tempo, uma gigantesca adequação do espaço urbano para a livre e eficiente circulação de capitais e a inserção da racionalidade administrativa privada no exercício do poder estatal⁴. Fundamental para essa agenda é o fortalecimento de parcerias entre a administração pública, nacional, regional e municipal e a iniciativa privada, tanto doméstica quanto internacional.

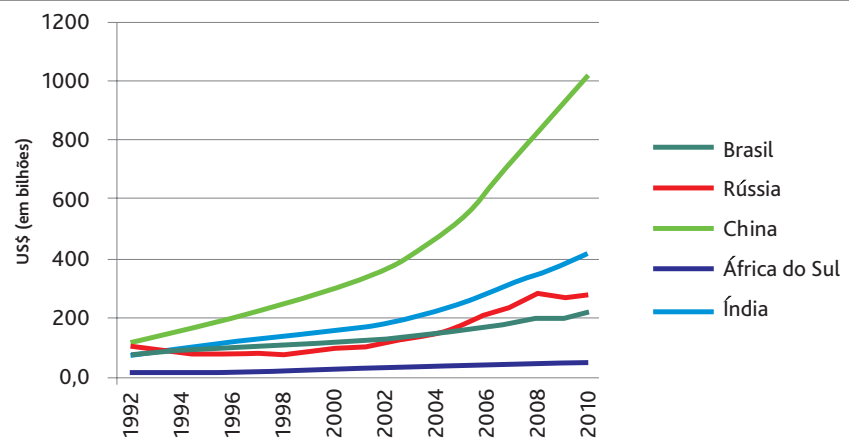
Um recorte específico e uma consequência destacada dessa agenda é o surgimento de um modelo de gestão pública estratégica orientada pela noção de *city-marketing*, por meio da qual se busca transformar a cidade em um território vendável, capaz de atrair o máximo de investimentos e manter o capital circulando em seu interior da forma mais eficiente e livre possível⁵. A fim de atrair cada vez mais capitais e investimentos, o poder público se converte em agente na articulação de novas redes de negócios, fazendo com que o *city-marketing* se torne objetivo e compromisso das administrações municipais. Além disso, é criada, na esfera da sociedade civil, uma vasta rede de apoio e sustentação à produção de um consenso urbano capaz de sustentar a agenda da *atratividade de capital* e orientar a dinâmica da acumulação a partir da legitimação do uso do recurso público para construir gigantescas infraestruturas e assegurar as dinâmicas jurídicas adequadas ao capitalismo global.

A aposta, comum aos cinco BRICS, na organização de megaeventos inscreve-se nesse contexto de esforços por maior atração de investimentos. Eventos como Jogos Olímpicos, Exposições Internacionais, Copa do Mundo da Federação Internacional de Futebol (FIFA) e Conferências Internacionais são capazes de deslocar dezenas de milhares de pessoas das mais diversas regiões do globo para uma mesma cidade ou um conjunto de cidades. Para lidar com as diversas demandas e necessidades que se instalam nas cidades junto com as pessoas, faz-se necessário preparar infraestruturas e adequar o espaço urbano, consolidando novas oportunidades concretas de investimentos.

Nas últimas décadas, os países BRICS vêm apresentando altas taxas de crescimento econômico (ver Figura 1) e de incremento da classe média (ver Figura 2), decorrência de uma agenda de *mobilidade social* que mantém relação íntima com a agenda de *atração de capital*. A agenda de *mobilidade social* se torna possível mediante o aumento

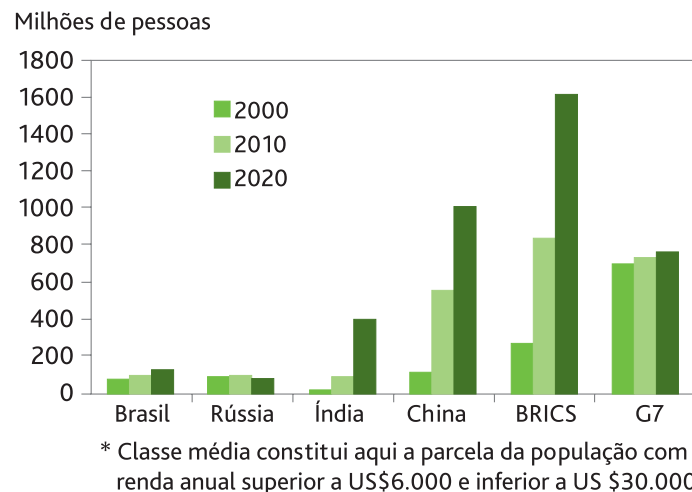
de investimentos e a intensificação da circulação de capital nas cidades, resultado de processos de atração de capital que proporcionam a expansão da oferta de crédito e de políticas públicas, a partir das quais a agenda da *mobilidade social* se realiza.

Figura 1. PIB dos BRICS (PPP): 1992-2010



Fonte: World Bank Databank (www.databank.worldbank.com)

Figura 2. Número de pessoas nos BRICS que entrarão na classe média até 2020



Fonte: Goldman Sachs

A princípio, a agenda da *mobilidade social* remete a processos de redução de pobreza, distribuição de renda e diminuição da desigualdade que podem ser medidos pelo aumento do poder aquisitivo da população urbana, dando origem a uma nova classe média nas cidades. No entanto, *mobilidade social* não se limita somente ao aumento do poder aquisitivo: diz respeito também ao aumento de condições de qualificação profissional, que possibilitam funções baseadas em inovações tecnológicas, com empregos mais especializados e complexos. Exemplo disso são os investimentos indianos na construção de centros de produção tecnológica, como a Hi-Tech City na região de Hyderabad, assim como o distrito de Kunshan, em Shanghai (China), ou a rede de instituições de pesquisa em inovação tecnológica na extração de petróleo no Rio de Janeiro (Brasil), que permite que a cidade não seja somente produtora de petróleo, mas sim da tecnologia para extração de petróleo.

Já a agenda do *direito à cidade* é construída na afirmação de programas que visam a transformar todos os lugares em centros, dotados de políticas públicas, infraestruturas e qualidade de vida para uma quantidade cada vez maior da população. Dessa forma, a precarização e a informalização constituem-se como alvos de um amplo conjunto de transformações voltadas ao território das periferias e favelas, por meio da construção de moradias populares, da urbanização planejada e inclusiva e de estratégias que buscam aumentar o crédito popular.

O incremento da migração para os territórios urbanos aumenta a quantidade de conflitos urbanos por território, por direitos civis e por melhores condições de vida. Pois o amplo processo de *mobilidade social* gera intensidades, que acarretam em conflitos e mobiliza sujeitos a se articularem e reivindicarem maior participação e poder decisório nos projetos de transformação urbana.

Esse cenário pressiona os poderes municipais, regionais e nacionais para que a agenda da *atratividade de capital* seja também voltada ao desafio de superar quadros sociais de desigualdade, precarização e informalização. Dessa forma, a agenda da *mobilidade social* converge com aquela do *direito à cidade*, completando um quadro de redução da pobreza e melhora da qualidade de vida que não se mede somente pelo crescimento do poder de compra ou do acesso ao crédito, mas também pela diminuição das desigualdades e assimetrias no território urbano.

Ainda que sejam as agendas da *atração de capital* e de *mobilidade social* as mais centrais para a alavancagem dos BRICS como atores competitivos no cenário econômico e político internacional, é a agenda do *direito à cidade* que apresenta maior potencialidade transformadora. Se contrastada com as outras duas agendas, a agenda do *direito à cidade* pode ser compreendida como uma *contra-agenda*, que tem como objetivo não o fortalecimento das bases capitalistas, mas a melhoria da qualidade de vida e o aumento da participação e poder decisório de atores precarizados e periféricos. É somente o fortalecimento e amplificação das vozes desses atores no cenário doméstico dos BRICS que converterá estes países em vetores de transformação no cenário internacional.

Considerações finais

Os BRICS apresentam um cenário no qual transformações reais e profundas no cenário internacional podem ser vislumbradas e desejadas – transformações essas que indicariam uma guinada global em direção a uma maior valorização da democracia e da justiça social. No entanto, não há nada *a priori* que garanta que a atuação dos BRICS, tanto no plano doméstico quanto no internacional, seja fiadora de transformações reais e da consolidação de um novo ordenamento global.

A partir das agendas da *atração de capital* e da *mobilidade social*, o que se percebe é a continuação das bases sistêmicas das relações sociais e econômicas que sustentam a expansão do capitalismo por todo o globo e que, historicamente, se mostraram ineficazes na superação de assimetrias e desigualdades sociais.

Por outro lado, a agenda do *direito à cidade* oferece uma possibilidade de transformação real: por esse viés, populações precarizadas e periféricas podem emergir como protagonistas e reivindicar maior participação e poder decisório na vida política de seus países, construindo, assim, as bases para uma transformação sistêmica no cenário internacional. Os BRICS somente se caracterizarão como vetores de mudanças sistêmicas se seu protagonismo no cenário internacional for marcado pelo fortalecimento e amplificação das vozes de seus atores periféricos. Somente dessa forma a ascensão dos BRICS será sinônimo de construção de uma nova ordem global.



Sérgio Veloso dos Santos Júnior
Doutorando em Relações Internacionais no IRI/PUC-Rio, pesquisador e coordenador de pesquisas do BRICS Policy Center. Email: sergio@bricspolicycenter.org

- ① Ver: Ramamurti, R.; Singh, J. V. *Emerging Multinationals in Emerging Markets*. Cambridge: Cambridge, 2009.
- ② Ver: Bocayuva, P. C. C.; Veloso dos Santos, S. Cidades-BRICS e o Fenômeno Urbano Global. *Carta Internacional*, v. 6, n. 2, p. 55 - 75, jul - dez 2011.
- ③ Ver: Lefebvre, H. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- ④ Ver: Harvey, D. Do Administrativo ao Empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: Harley, D. *A produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005b. Ver também: Harley, D. *O Neoliberalismo: História e Implicações*. 2a edição. ed. São Paulo: Loyola, 2008.
- ⑤ Ver: Borja, J.; Castells, M. *Global y Local: La gestion de las ciudades en la era informatica*. Madrid: Taurus, 2004.

MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Governança do clima no Brasil: desafios e oportunidades entre setores e entes federativos

Rafael Jacques Rodrigues

Tomando por base o caso da Política Nacional sobre Mudança do Clima no Brasil, este artigo analisa os contrastes de sua implantação nos diferentes setores e entes federativos do país e identifica perspectivas de cooperação nessa seara.

O presente artigo busca identificar acertos e descompassos na relação entre os distintos níveis da administração pública brasileira – e entre a administração pública e outras esferas – no que diz respeito às políticas de mudanças climáticas voltadas à mitigação e adaptação. Nesse sentido, a efetiva implantação da Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC)¹ adquire destaque, principalmente no que toca aos desafios para uma maior transversalidade da PNMC nos níveis federal, estadual e municipal. Reconhecendo a importância estratégica da mudança do clima na agenda de desenvolvimento internacional e nacional, advoga-se o fortalecimento das perspectivas de planejamento e gestão pública para o tema no Brasil, por meio de pacto social e federativo em bases mais abrangentes, sólidas e articuladas.

Embora as causas das mudanças climáticas estejam ligadas a processos globais, as políticas nacionais que versam sobre o tema – tanto de mitigação quanto de adaptação – possuem desdobramentos territoriais concretos. A governança da mudança do clima no Brasil será entendida aqui como o conjunto de processos decisórios ligados à questão, envolvendo relações de cooperação e conflito entre atores públicos e privados que buscam influenciar a organização e o uso do território segundo seus interesses e capacidades. Ao tocar em questões estratégicas – como energia, transporte, agricultura, saneamento, prevenção e combate ao desmatamento –, políticas, programas e ações ligadas ao enfrentamento das mudanças climáticas revelam seu caráter territorial, com efeitos para a União, os estados e os municípios.

Políticas e instrumentos de mitigação e adaptação no Brasil

Instituída em 2009, a PNMC elevou o tema das mudanças climáticas a um novo patamar institucional no Brasil. Além de estabelecer o compromisso voluntário de redução entre 36,1% e 38,9% das emissões do país projetadas até 2020 e fortalecer a posição do Brasil nas negociações internacionais sobre mudanças climáticas, a PNMC preencheu uma importante lacuna no quadro regulatório nacional, complementando outras políticas que possuem interface, direta ou indireta, com questões de mitigação e adaptação à mudança do clima.

A PNMC representa um importante avanço ao conjugar o uso de diversos instrumentos, como o Fundo Nacional para a Mudança do Clima (Fundo Clima)² – mecanismo de financiamento vinculado ao Ministério do Meio Ambiente (MMA) – e os Planos Setoriais de Mitigação e Adaptação³. A PNMC contribuiu para elevar, na administração pública, o alcance da discussão e das ações vinculadas ao tema. No entanto, para maior efetividade da PNMC, é preciso fortalecer o diálogo e a harmonização com outras políticas públicas. Ademais, sua implantação poderá ser beneficiada se, além de instrumentos de comando e controle – aplicados, por exemplo, nos esforços de prevenção e combate ao desmatamento –, houver incentivos econômicos, fiscais, tributários e creditícios, por meio de instrumentos como os pagamentos por serviços ambientais (PSA)⁴, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) Ecológico⁵ e as linhas de crédito para financiamentos específicos, a exemplo do Plano Agricultura de Baixo Carbono-ABC⁶.

A PNMC não é o único marco a ser observado no contexto do enfrentamento das mudanças climáticas no quadro federal. Conforme ilustrado pela Figura 1, há um

importante referencial normativo e estratégico relacionado a temas como meio ambiente, recursos hídricos, recursos sólidos, mobilidade urbana, cidades, desenvolvimento regional, proteção e defesa civil. Um dos principais desafios é melhorar a coordenação entre a PNMC e outras políticas, programas e planos com os quais possui interface, tanto no nível federal, como estadual e municipal.

Figura 1 - Exemplos de políticas de adaptação e mitigação das mudanças climáticas



A coordenação federativa das ações voltadas à proteção do meio ambiente recebeu significativo reforço com a recente promulgação da Lei Complementar Federal nº 140/2011, que fixou normas para a cooperação entre União, estados, Distrito Federal e municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora.

Alinhamentos e descompassos entre os níveis da administração pública

O enfrentamento das mudanças climáticas no marco da gestão pública necessita de diálogo entre as áreas administrativas, além de um conjunto variado e complementar de instrumentos. É possível observar, de forma positiva, que a maioria dos estados brasileiros já instituiu seus Fóruns Estaduais de Mudanças Climáticas e decretou leis instituindo suas Políticas Estaduais de Mudanças Climáticas. Além disso, alguns municípios já dispõem de Políticas Municipais de Mudanças Climáticas, também aprovadas por lei. Os princípios e objetivos dessas políticas robustecem o quadro institucional de que dispõe o Brasil para lidar com as ações de mitigação e adaptação.

Quando comparadas as leis estaduais de mudança do clima, observam-se semelhanças e divergências. Existem distinções relativas ao grau de detalhamento dos instrumentos previstos em lei e ao nível de implantação das leis estaduais: por exemplo, há legislações que mencionam apenas genericamente instrumentos fiscais, econômicos e tributários. Outras são mais específicas, como a de Tocantins, que prevê a possibilidade de redução ou isenção do ICMS e do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para operações de produção de biocombustíveis e uso de veículos com menor emissão de gases-estufa⁷.

Tais diferenças entre as unidades da federação são compreensíveis e naturais em função das especificidades inerentes a cada estado. Observa-se, contudo, um excessivo descompasso na implantação das diretrizes da PNMC no âmbito estadual: a maior parte dessas políticas

14

Número de estados brasileiros que aprovaram leis de mitigação das mudanças climáticas

3

Número de estados que incluíram metas específicas de redução de GEE em suas legislações

Fonte: Fórum Clima

não define metas de redução de emissões de gases-estufa, apenas indica que estas podem ser posteriormente definidas com base em inventários de emissões estaduais. Somente algumas legislações estaduais preveem o uso de incentivos de mercado, limitando-se aos instrumentos de comando e controle. Também ficam evidentes deficiências em termos de coordenação e alinhamento entre as iniciativas dentro de cada unidade da federação.

À medida que avança o cumprimento das metas voluntárias de mitigação no Brasil, torna-se necessário o monitoramento desses processos e o acompanhamento da efetividade dos esforços empreendidos em todo o território. Nesse sentido, a articulação federativa é importante para tornar possível a elaboração, por exemplo, de um Registro Nacional de Emissões que traga informações integradas sobre a emissão de determinados subsetores, evitando duplicidade de registro entre União, estados e municípios. A gestão de dados, informações e indicadores sobre mudança do clima apresenta desafio não menos relevante de nivelamento e harmonização entre os entes da federação.

Embora tanto a perspectiva de mitigação como a de adaptação estejam contempladas na PNMC, a grande maioria dos esforços no Brasil está direcionada, atualmente, para ações de mitigação. Essa orientação "carbonocêntrica" deve ser observada com cautela, uma vez que reduzir riscos e vulnerabilidades ambientais, econômicas e sociais decorrentes das mudanças climáticas – que incidem, muitas vezes, sobre o âmbito local – também deve ser uma prioridade da administração pública. Nesse contexto, é imprescindível a elaboração do Programa Nacional de Adaptação às Mudanças Climáticas até 2015, o qual trará macrodiretrizes relevantes para nortear as ações municipais, resguardando as distintas competências federativas.

Garantir uma convergência mínima dos critérios nos estados e municípios é relevante para evitar distorções entre setores e regiões, o que poderia acarretar desequilíbrios econômicos e ambientais. É preciso reforçar o pacto federativo para implantação mais harmônica da PNMC entre os estados, sob pena de impor carga desproporcional sobre alguns deles.

Além de melhor integrar as políticas estaduais, é necessário refletir sobre o papel das cidades no enfrentamento dos desafios relacionados às mudanças climáticas. A gestão municipal pode desempenhar importante papel na mitigação de gases-estufa, apoiando mudanças tecnológicas e implantando medidas que reduzam emissões. Entre as oportunidades de mitigação, as cidades têm responsabilidades no setor de edificações e, junto aos governos estaduais, nos setores de energia, transportes e indústria. Como mencionado anteriormente, os municípios também constituem elemento central nas ações de adaptação, uma vez que as vulnerabilidades e os efeitos adversos das mudanças climáticas são observados especialmente em escala local.

Considerações finais

Até pouco tempo atrás, a mudança do clima era tratada amplamente como uma questão ambiental, restrita à agenda de instituições de pesquisa e aos gestores de áreas vinculadas ao meio ambiente, ciência e tecnologia. Com o passar dos anos, no entanto, com a PNMC e o estabelecimento de legislações estaduais e municipais, fica evidente a importância do enfrentamento da mudança do clima como uma questão de desenvolvimento, cuja natureza transversal deve permear diversas políticas e setores da administração pública, incluindo as áreas de Fazenda e Planejamento. Assim, é preciso aprimorar o nível da interlocução acerca do tema com o centro do governo, fortalecendo ainda o diálogo da administração pública com o setor produtivo e os movimentos sociais.

Uma maior coordenação entre os entes federativos é imperativa para não transformar as ações de mitigação e adaptação à mudança do clima em uma carga adicional inviável sobre os governos estaduais e municipais. Em muitos casos, esses governos apresentam reduzida capacidade institucional que, aliada à insuficiência de quadro técnico, gera um ambiente desafiador das capacidades atuais para o enfrentamento das mudanças climáticas.

Uma das necessidades do atual quadro brasileiro é construir um diálogo comum entre as políticas estaduais de mudanças climáticas para evitar fragilidades na eficácia das políticas públicas. Os processos de elaboração das políticas estaduais de mudanças climáticas têm sido desenvolvidos de forma autônoma pelos estados, sinalizando a importância de efetiva coordenação com o plano nacional e entre as próprias unidades da federação.

No caso da adaptação, é importante para a administração pública nos diversos níveis da federação entender com maior clareza quais são os possíveis cenários de projeções da mudança do clima para o Brasil, buscando traçar mapas que correlacionem dados sobre vulnerabilidade climática e vulnerabilidade socioeconômica. Tal processo se mostra complexo, pois enquanto os cenários de adaptação adotam recortes temporais extensos (2050, 2070 ou 2100, por exemplo), o Brasil não dispõe de planejamento e de indicadores socioeconômicos de tão longo prazo.

O nivelamento do conhecimento sobre o tema da mudança do clima no governo e entre níveis da federação é um desafio substancial, por tratar de assunto incipiente e pouco internalizado na administração pública. A discussão do tema das mudanças climáticas nas esferas estadual e municipal é fundamental para a disseminação de boas práticas e lições aprendidas, identificando, ainda, oportunidades de cooperação e apoio institucional.

A governança do clima no Brasil é um processo em construção. Embora os avanços obtidos nos últimos anos devam ser reconhecidos, o país está longe de ter a perspectiva de enfrentamento dos desafios da mudança do clima efetivamente incorporada nas ações de planejamento público de curto, médio e longo alcance, nos diversos níveis da federação.

❶ Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009.

❷ Ver: <<http://www.mma.gov.br/apoio-a-projetos/fundo-nacional-sobre-mudanca-do-clima>>.

❸ O Decreto nº 7390/2010 prevê a elaboração de Planos Setoriais com a inclusão de ações, indicadores e metas específicas de redução de emissões e mecanismos para a verificação de seu cumprimento.

❹ Os projetos de PSA vêm se difundindo no Brasil, com diversas experiências ligadas à biodiversidade, clima e, sobretudo, recursos hídricos.

❺ O ICMS Ecológico pode apoiar a mitigação das mudanças climáticas, ao adotar critérios de repasse de recursos aos municípios como: i) a existência de Unidades de Conservação no território; ii) a redução do desmatamento e a recuperação de áreas degradadas; e iii) o tratamento dos resíduos sólidos.

❻ Ver: <http://www.agricultura.gov.br/desenvolvimento-sustentavel/plano-abc>.

❼ Ver: *Fórum Clima – Ação Empresarial sobre Mudanças Climáticas* do Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social. O Desafio da Harmonização das Políticas Públicas de Mudanças Climáticas. 2012. Disponível em: <www.forumempresarialpeloclima.org.br>. Acesso em: 20 mai. 2013.



Rafael Jacques Rodrigues

Consultor independente com foco em políticas ambientais, desenvolvimento sustentável e relações internacionais.

SUSTENTABILIDADE

Atores subnacionais e locais pelo desenvolvimento sustentável: avanços e perspectivas

Florence Karine Laloë

Este artigo discute a importância da articulação de atores subnacionais na formulação de metas e soluções sustentáveis. A autora apresenta, nesse contexto, o papel desempenhado pelo ICLEI e analisa as agendas – e os desafios à sua consecução – fomentadas no âmbito dessa organização.

“O caminho para a sustentabilidade global passa pelas cidades do mundo. Construindo-se cidades e regiões mais sustentáveis, vocês nos levarão e guiarão a um mundo mais sustentável”, afirmou Ban Ki-moon, secretário-geral das Nações Unidas, no “Global Town Hall”, espaço de eventos e diálogos organizado pelo ICLEI-Governos Locais pela Sustentabilidade durante a Rio+20, em 2012.

Junto com a Nrg4sd, o ICLEI organizou o Grupo Principal de Autoridades Locais para o Secretariado da Rio+20 (LAMG OP, sigla em inglês), um entre nove grupos de atores reconhecidos oficialmente no âmbito das Nações Unidas. O ICLEI foi a única organização de governos locais a acompanhar e contribuir de perto para as negociações e reuniões preparatórias que antecederam a Rio+20 desde maio de 2010 até junho de 2012. O processo foi longo e árduo, mas o documento “O futuro que queremos”, adotado pelos países, reconhece claramente os desafios que o processo de urbanização intensificado traz à humanidade neste século, bem como a importância e o papel dos governos subnacionais e locais na promoção de uma economia verde e inclusiva – fundamental para o desenvolvimento sustentável.

O processo de urbanização está tão intenso e significativo que se tornou um desafio global. Se em meados de 1950, menos de um terço da população mundial vivia em cidades, as estimativas para 2050 são de que mais de dois terços da população viverão em áreas urbanas. Isso já é realidade em grande parte dos países da América Latina, em que a população urbana excede em geral os 75-80% há muito tempo. Nos próximos 40 anos, será necessário construir a mesma capacidade urbana que foi construída nos últimos 4.000 anos. Como assegurar, portanto, qualidade de vida, coesão e equidade social, acesso de todos à água, energia e alimentação, diante de um quadro de crescimento da pegada ecológica que se agrava com as mudanças climáticas? Considerando a demanda crescente e a deterioração dos recursos naturais, as cidades e sistemas urbanos precisam ser repensados e desenhados de modo que possam produzir o que consomem, como alimentos e energia. A produtividade das cidades e dos sistemas urbanos no que se refere aos recursos naturais está no centro de uma economia urbana verde.

O produto interno bruto (PIB) está em grande parte concentrado nos maiores centros urbanos (aproximadamente 30% do PIB global nos 100 maiores centros urbanos no mundo). Estima-se que entre 2005 e 2025, US\$ 200 trilhões serão gastos em infraestrutura urbana, em grande parte nos países em desenvolvimento, ainda que possam envolver engenharia, tecnologia e empresas de países desenvolvidos. Esse crescimento urbano pode ser usado para desenvolver cidades que sejam produtivas no uso de recursos naturais, com infraestrutura de baixo carbono, resilientes e que beneficiem populações mais pobres, assegurando desenvolvimento social. Nesse sentido, o próprio conceito de PIB merece ser revisto, de modo a incluir métricas como qualidade de vida, felicidade, eficiência no uso de recursos naturais.

Não temos tempo a perder: as mudanças devem ser rápidas e radicais e, para tanto, as parcerias entre os governos nacionais e subnacionais/locais é imprescindível. Não basta apenas “empoderar” os governos subnacionais e locais. Recursos técnicos e financeiros

População urbana nos BRICS
(2010)

África do Sul: 62%
Brasil: 87%
China: 47%
Índia: 30%
Rússia: 73%

Fonte: CIA

devem ser disponibilizados, e a integração das políticas nacionais com as locais deve ser mais discutida.

O ICLEI é, hoje, a principal associação mundial de cidades e governos locais dedicados ao desenvolvimento sustentável. Representa um poderoso movimento de 12 megacidades, 100 supercidades, 450 grandes cidades e regiões urbanas, bem como de 450 cidades de pequeno e médio porte em 83 países, com a missão de construir e servir a um movimento mundial de governos locais para alcançar melhoras tangíveis na sustentabilidade global – com especial atenção às condições ambientais – por meio de ações cumulativas.

É uma organização que promove ação local para a sustentabilidade global e apoia cidades a se tornarem sustentáveis, resilientes, eficientes no uso de recursos, biodiversas, de baixo carbono; a construir infraestrutura inteligente e a desenvolverem uma economia urbana verde e inclusiva, com o objetivo final de alcançar comunidades felizes e saudáveis.

Ao longo de mais de 20 anos de existência, o ICLEI vem desenvolvendo ferramentas e metodologias para melhorar a sustentabilidade urbana, além de representar a voz das autoridades locais no âmbito das Nações Unidas e conectar líderes do mundo todo. Capacitação, treinamentos e intercâmbio de boas práticas fazem parte das atividades centrais desenvolvidas.

O trabalho teve início com o desenvolvimento da metodologia e promoção da Agenda Local 21 (adotada durante a Rio-92) ao redor do mundo. É uma importante história de sucesso no âmbito das cidades; por outro lado, não muitos países podem demonstrar sucesso na implementação de uma Agenda 21 nacional. Treze anos foram necessários entre a adoção da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC, sigla em inglês) e a entrada em vigor do Protocolo de Quioto. Oito meses foram necessários para líderes de governos locais se reunirem na 1ª Conferência Municipal Global sobre Mudanças Climáticas e para o início da Campanha Cidades pela Proteção do Clima (CCP, sigla em inglês), liderada pelo ICLEI e que envolveu centenas de cidades do mundo na elaboração e implementação de planos de mudanças climáticas. Em 2010, prefeitos do mundo todo assinaram o Pacto da Cidade do México, compromisso voluntário de ação climática, e um registro internacional de Cidades e Clima foi criado, o Carbonn. Em 2011, prefeitos assinaram a Carta de Adaptação de Durban, comprometendo-se a ações de adaptação.

Será que os governos locais precisarão liderar temas e ações em que os governos nacionais fracassaram? A ação local realmente move o mundo. Mas ainda há muito a ser feito, também no âmbito local.

Há demanda por maior capacitação técnica, recursos financeiros e visibilidade nacional e internacional das ações e histórias de sucesso das cidades. Os governantes locais devem ser incluídos seriamente na tomada de decisões nacional e internacional. Ações, políticas e programas devem ser melhor monitorados e acompanhados, com indicadores construídos coletivamente e *benchmarks* nacionais e internacionais criados. A consciência e o conhecimento técnico sobre os desafios que o planeta e a sociedade hoje enfrentam devem ganhar escala nas cidades. O movimento precisa ganhar mais e mais força, sem se restringir apenas às grandes metrópoles e capitais do globo, de modo que possa de fato fazer uma diferença no mundo.

Será que os governos locais precisarão liderar temas e ações em que os governos nacionais fracassaram? A ação local realmente move o mundo. Mas ainda há muito a ser feito, também no âmbito local.

A diversidade dos centros urbanos é muito expressiva. Por essa razão, a governança da rede do ICLEI foi reformada e atualmente é mais complexa, incluindo comitês regionais e temáticos, conselho global de membros e um comitê executivo global, representados pelas próprias cidades, que discutem e aprovam a estratégia e rumo da organização, de acordo com suas demandas e prioridades. Em 2012, no 1º Congresso Mundial do ICLEI realizado na América Latina, especificamente em Belo Horizonte – às vésperas da Rio+20 –, as cidades que integram a rede adotaram o Plano Estratégico de Belo Horizonte, que define oito agendas prioritárias para o período 2012-2018: Cidades Sustentáveis, Cidades Resilientes, Cidades Biodiversas, Cidades de Baixo Carbono, Cidades Eficientes no Uso de Recursos, Infraestrutura Urbana Inteligente, Economia Urbana Verde, Comunidades Felizes e Saudáveis. Cada agenda contém programas setoriais, subprogramas, projetos-piloto, metodologias, ferramentas, dentre outros.

Hoje, algumas outras organizações importantes de governos locais também têm promovido ações pelo desenvolvimento sustentável no âmbito local. Novas organizações internacionais e nacionais surgiram na última década, o que conferiu ainda mais visibilidade e forças ao movimento de cidades pela sustentabilidade.

Mas há uma grande oportunidade nesta década, ainda pouco explorada, para novas formas de colaboração entre governos nacionais, subnacionais e locais, e também entre setor público, setor privado e organizações não governamentais. Nossas formas de cooperação devem ser revistas com urgência, para acompanhar a evolução e transformação da sociedade e os desafios que vivemos hoje. "Sistemas somente mudam quando as pessoas mudam", afirma Peter Senge em sua inspiradora obra *The Necessary Revolution*¹. E estas podem sofrer profundas mudanças organizacionais sob a iniciativa de poucas pessoas.

Criar e conectar lideranças pela sustentabilidade continua, portanto, sendo primordial. Para tal, redes de governos subnacionais e locais constituem uma ferramenta fundamental. Mas novas formas de parcerias e um novo olhar precisam surgir rapidamente se quisermos ganhar escala e produzir resultados mais eficientes e efetivos para um desenvolvimento sustentável e uma nova economia, mais verde e mais inclusiva.

¹ SENGE, Peter et al. *The Necessary Revolution: how individuals and organizations are working together to create a sustainable world*. Nicholas Brealey Publishing, 2008.



Florence Karine Laloë

Secretária Executiva/CEO do ICLEI-Governos Locais pela Sustentabilidade, Secretariado para América do Sul. Advogada e Mestre em Ciências Políticas, Estudos de Desenvolvimento por Sciences Po Paris.

TRANSPORTES

As barreiras comerciais e os desafios do transporte sustentável no Brasil

Adalberto Maluf

Partindo da ideia de que os governos subnacionais têm desempenhado papel-chave na promoção de políticas climáticas mais ambiciosas que aquelas formuladas pelo governo nacional, este artigo discute casos emblemáticos nesse sentido, com especial atenção ao setor de transportes no Brasil.

As cidades são o espaço territorial no qual as mudanças climáticas terão seus efeitos mais extremos. Nas grandes cidades brasileiras, mobilizar pessoas, bens e serviços já está se tornando uma atividade cada vez mais complexa e difícil. O transporte rodoviário é o maior contribuinte nas emissões de gases-estufa e de poluentes locais, agravando ainda mais os inúmeros desafios à saúde pública e promoção da justiça social. Para piorar esse cenário, é esperado que as emissões de gases-estufa dos transportes aumentem ainda mais, como resultado da urbanização e constante motorização da população. Esse ciclo vicioso deve aumentar o uso dos transportes individuais, o que levará à redução na oferta de transportes públicos de qualidade, à aceleração do consumo de combustíveis fósseis e, por conseguinte, ao aumento das emissões de poluentes.

Nada mais natural, então, que as cidades (e outras esferas de governos subnacionais) tenham colocado o tema dos transportes urbanos em sua agenda de ação prioritária. Os governos subnacionais já vêm desempenhando papel de liderança na formulação de políticas públicas para a redução das emissões de poluentes em todo o mundo. E as cidades, em especial, têm sido pioneiras na criação de marcos regulatórios – quase sempre mais ambiciosos que aqueles dos governos nacionais. Além disso, as cidades estão implantando políticas públicas sobre os mais variados temas, incluindo os desafios da mobilidade urbana, o que tem permitido o aprofundamento dos debates técnicos e políticos para avançar as agendas nacionais sobre o tema.

A liderança política dos governos subnacionais torna-se ainda mais evidente em relação à aprovação de legislações e metas para redução de emissões de gases poluentes, uso de energia mais limpa e troca da matriz energética de suas frotas de transporte coletivo (ônibus e táxis). Embora não tenham competência para legislar sobre todos os temas relacionados, as cidades têm buscado influenciar e liderar essa agenda. Um dos efeitos desse processo tem sido o questionamento de algumas políticas nacionais.

Questionamentos às políticas nacionais

Os governos subnacionais frequentemente testam limites e questionam lacunas jurídicas não reguladas pelas esferas nacionais, podendo, inclusive, criar situações contenciosas com o objetivo de pressionar a tomada de decisão no nível nacional. Um exemplo interessante dessa complexidade ocorreu nos Estados Unidos, no tema da regulação das emissões de poluentes e na promoção de maior eficiência nos veículos automotores.

Os governos subnacionais da Califórnia, Oregon e Massachusetts, entre outros, desempenharam papel decisivo na criação da política energética renovável nos Estados Unidos. Entre as iniciativas, destaca-se a obrigação de compra pelas concessionárias de energia de, no mínimo, 20% de energia oriunda de fontes renováveis (*Renawable Portfolio Standards*) – o que repercutiu em outros 36 estados dos Estados Unidos. Embora tais legislações não tenham contado com o respaldo federal, na prática, cerca de 80% da população – e do produto interno bruto (PIB) – do país operou sob o mandato dessas legislações¹.

Já a Pavley Bill (AB 1493), promulgada em 2002 pela Califórnia, definia padrões mínimos de eficiência energética para veículos automotores, e incluía um plano de ação para a redução

155%

Aumento da frota veicular brasileira entre 2000 e 2012.

Fonte: Denatran

23%

Parcela de emissões globais de CO₂ por que responde o setor de transporte

Fonte: OCDE

das emissões de fontes móveis. Seu objetivo era melhorar em 22% o consumo energético dos veículos que passassem a circular no estado entre 2009 e 2012. Após sua promulgação, a Pavley Bill constituiu a base de um caso emblemático de contestação subnacional ao governo federal. Este último tentou impedir que o governo da Califórnia implementasse a referida lei, sob o argumento de que não era de competência estadual. A Califórnia ganhou o apoio de outros estados e liderou amplos embates jurídicos, até que a administração do presidente Barack Obama aceitou criar legislações federais sobre o tema.

Na mesma linha, a atuação da Califórnia com o marco regulatório sobre aquecimento global (AB32), aprovado em 2006, foi um importante catalisador de mudança de comportamento nacional. Naquela ocasião, o governo federal ainda resistia em regulamentar as emissões de gases-estufa. A legislação AB32 previa metas de redução e incluía regras para monitoramento, passível de retaliações e penalidades pelo não cumprimento. Sabia-se que a Califórnia não poderia criar legislações tão abrangentes sem o aval do governo federal, em função do possível impacto no comércio interestadual (proibido pela constituição dos Estados Unidos), mas a adoção dessa legislação fez parte da estratégia do governo estadual para servir de catalisador da ação federal.

Da mesma maneira, em processo movido pelo estado de Massachusetts contra a Agência de Proteção Ambiental (EPA, sigla em inglês) em 2007, a Suprema Corte decidiu que o dióxido de carbono (CO₂) se enquadrava na Lei federal sobre Ar Limpo (*Clean Air Act*), de 1983, o que, na prática, obrigava o governo a regular as emissões de CO₂ com vistas à sua redução.

Outro exemplo de questionamentos dos governos subnacionais ocorreu no Brasil. A cidade e o estado de São Paulo acionaram a Justiça com o argumento de que a Petrobras e o Ministério de Minas e Energia não cumpriram a Resolução Nº 315/2002 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), que prevê a produção e distribuição em todo território nacional, a partir de finais de 2009, de diesel S50, com 50 partículas por milhão (ppm) de enxofre. Já a Lei do Clima da Cidade de São Paulo (Nº 14.933/2009) proibia a comercialização de diesel com teores maiores de 50ppm dentro do município a partir de 2009, colocando as operações da Petrobras em caráter ilegal perante a legislação municipal.

Com esses questionamentos, um termo de ajustes de conduta (TAC) foi assinado entre Ministério Público e Governo Federal para postergar a entrada da Petrobras na nova fase do PROCONVE (P6) de 2009 para 2012, mas exigindo que fosse antecipada para a fase PROCONVE (P7), promovendo ganhos ambientais a São Paulo e a todo o Brasil². Tanto nos Estados Unidos quanto no Brasil, esses casos de questionamento constituíram moeda de pressão eficaz dos níveis subnacionais para a mudança de postura dos governos nacionais.

Oportunidade e desafios do uso de frotas limpas no Brasil

Outra face do desafio institucional de conciliar competências e prioridades se torna ainda mais visível no caso da legislação de proteção ao clima da São Paulo. A Lei municipal Nº 14.933/ 2009 previa a redução de 30% das emissões de gases-estufa e substituição gradual de 10% da frota por ano com combustíveis menos poluentes, objetivando a troca de 100% da frota de ônibus da cidade para combustíveis renováveis e não fosseis até 2018. Em 2010, a cidade criou o programa Ecofrota, que previa a substituição de veículos a diesel, e foram iniciados testes para avaliar os desempenhos técnico-econômicos das diversas tecnologias disponíveis no mercado global.

Como membro fundador e parte do Comitê Executivo da Rede C40 (Grupo das Grandes Cidades Líderes pelo Clima), São Paulo havia manifestado o interesse em testar tecnologias de baixo carbono em suas frotas de ônibus, como parte do programa Ecofrota. Em pouco tempo, a Rede C40 implantou um programa de testes com ônibus limpos em parceria com a Clinton Climate Initiative (CCI) e apoio financeiro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para cidades da América Latina.

Entre janeiro de 2011 e dezembro de 2012, o programa de testes avaliou a viabilidade técnica e econômica de 16 diferentes ônibus entre São Paulo, Rio de Janeiro, Bogotá e Santiago. Os resultados do programa demonstraram que ônibus elétricos reduzem o consumo de

15,7 milhões de toneladas de CO₂

Quantidade emitida ao ano pela cidade de São Paulo

Fonte: C40

energia em mais de 80% se comparados aos ônibus a diesel. Isso significa que mesmo com custos de aquisição inicial maiores, um ciclo de vida de operação total de mais de 10 anos dos veículos seria 30% mais vantajoso ao elétrico (somente com a economia no preço do combustível). Além disso, haveria outros benefícios indiretos para a saúde pública e o bem estar da população, como ruídos, acessibilidade e conforto.

O programa simulou, ainda, cenários de absorção dos ônibus elétricos nessas cidades em função de seus contextos econômicos. Projetou-se, ademais, que a inclusão, nos próximos 10 anos, de até 30.000 ônibus limpos somente nessas quatro cidades levaria à redução nas emissões de CO₂(eq) em 10 milhões de toneladas, 1.650 milhões de toneladas de material particulado, além de uma economia de combustível de mais de R\$ 6 bilhões em 10 anos de operação. Somente em São Paulo, a simulação da consultoria contratada pelo BID previa que cerca de 65% da frota poderia ser substituída por tecnologias mais limpas – elétricas ou híbridas – até 2020, economizando mais de R\$ 2,2 bilhões, cumprindo a meta estipulada de redução de poluentes na Lei Nº 14.933 e resultando em inúmeros benefícios sociais para a cidade com a redução dos poluentes locais.

Desafios à implementação dos programas subnacionais

A adoção das novas tecnologias no Brasil está sujeita aos diversos cenários políticos e complexos modelos de concessões que não privilegiam a eficiência operacional³, nem avaliação pelo ciclo de vida da operação dos veículos⁴. Além disso, os subsídios concedidos ao diesel direcionam investimentos na compra de veículos mais baratos (para ter revenda fácil), quadro que, somado às barreiras tarifárias à importação de tecnologias mais limpas, favorece a continuidade da produção local dos ônibus movidos a diesel menos eficientes (em sua maioria, feitos em chassis similar ao de caminhão).

Embora a política de proteção comercial possa ser justificada do ponto de vista de proteção da indústria local em certos contextos, as barreiras à entrada de veículos e novas tecnologias importados dificultam ainda mais o surgimento dessa indústria no Brasil, ou mesmo qualquer fomento de pesquisas na área. Essa situação pode fadar o país a perder o bonde do desenvolvimento tecnológico dos veículos elétricos e nunca ter viabilizado um mercado mínimo a uma fábrica. Outro risco seria o isolamento da tendência mundial em prol da eletrificação nos transportes, com a continuação da dependência dos motores de combustão a diesel. Motores a combustão geram menos de 37% de eficiência na conversão energética, em comparação aos elétricos, que giram na faixa de 90%.

Adicionalmente, a adoção de veículos elétricos em larga escala aumentaria a estabilidade operacional e reduziria a pressão por aumento de tarifas, já que os custos da energia elétrica são mais previsíveis do que os de quaisquer combustíveis (sem contar com maior transparência nas planilhas de custos, que poderiam gerar mais economias) – além de contribuir para o equilíbrio da balança comercial brasileira, fortemente afetada pelo aumento da importação de combustíveis fósseis nos últimos anos.

Com as cidades do mundo todo migrando para frotas mais limpas no transporte público – e a Iniciativa para Promoção de Veículos Elétricos da Rede C40 ilustra essa tendência tanto nos ônibus quanto em táxis –, o Brasil também poderia apoiar o desenvolvimento de um mercado inicial para criar condições à atração dos investimentos necessários ao surgimento dessas tecnologias. Embora o novo regime automotivo brasileiro, em vigor entre 2013 e 2017, tenha trazido avanços na busca por maior eficiência energética e atração de investimentos produtivos ao Brasil, o aumento das barreiras tarifárias (mediante imposto de importação e sobre produção industrial de importados) praticamente proibiu o uso de veículos limpos em São Paulo e em cidades como Rio de Janeiro e Curitiba – também membros da C40 e que já tentavam viabilizar alguns poucos veículos híbridos e elétricos.

Considerações finais

Os governos subnacionais têm liderado importantes agendas ambientais que podem facilitar o processo de tomada de decisão nacional e o cumprimento (*compliance*) dos objetivos acordados pelos negociadores nacionais nas convenções internacionais – o que amplia, ainda mais, a própria efetividade do regime internacional.

As grandes cidades brasileiras também vêm buscando implantar ambiciosas agendas para aprimorar seus sistemas de transporte urbano. Seus objetivos são amplos, desde qualificar serviços existentes e promover maior inclusão a melhorar a qualidade do ar e reduzir custos do sistema com um todo. Essa realidade está possibilitando importantes investimentos de infraestrutura para os transportes urbanos, principalmente pela implementação de sistemas de corredores exclusivos para ônibus – chamados Ônibus de Trânsito Rápido (BRT, sigla em inglês). Os BRTs são serviços com maior velocidade operacional em vias exclusivas, acesso rápido de passageiros (preferencialmente pagamento desembarcado), prioridade de passagem na superfície e ônibus mais limpos e novos.

Além disso, os serviços de ônibus BRT constituem uma ótima janela de oportunidade à inserção de tecnologias mais limpas, uma vez que a operação dentro dos corredores gera transparência e redução nos custos operacionais. No entanto, infelizmente, as novas barreiras tarifárias brasileiras ainda devem manter os veículos elétricos e híbridos longe das ruas. Outras iniciativas que incorporam planejamento urbano, uso do solo e planos integrados de habitação e mobilidade também estão, finalmente, saindo do papel, o que deverá propiciar um desenvolvimento urbano mais integrado e sustentável às cidades brasileiras.

Cada vez mais, as grandes cidades têm figurado como atores transnacionais relevantes, não somente na formação da agenda política nacional, mas também de sua participação nas redes transnacionais. Estas, por sua vez, podem dar visibilidade às demandas e aos objetivos das grandes cidades. Por enquanto, as barreiras comerciais federais estão inviabilizando a entrada das novas tecnologias e, por isso, São Paulo não conseguirá seguir com seus planos de renovação da frota para ônibus e táxis elétricos. Mas será que um novo questionamento surgirá desses esforços para catalisar a ação federal? Veremos.

-
- ❶ Ver: Maluf, Adalberto. *A Efetividade do regime internacional da mudança climática: A contribuição dos governos subnacionais*. Dissertação de Mestrado defendida no Instituto de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo (IRI-USP) em 2012.
 - ❷ Ver: Lucon, Oswaldo; Goldemberg, José. The "Other" Brazil: Different Pathways on Climate Change for State and Federal Governments". In: *The Journal of Environment & Development*. Vol. 19, Nº 3, 2011, pp. 335–57.
 - ❸ Afinal, remunera-se o operador pelos custos.
 - ❹ Taxas de juros subsidiadas permitem que operadores lucrem com compra e venda de veículos, em detrimento da própria operação.



Adalberto Maluf
Diretor da cidade de São Paulo
na Rede C40.

NEGÓCIOS

A abordagem TEEB e o setor de negócios brasileiro

Paula Ceotto, Helena Pavese, Paulo Savaget, Dulce Benke

Este artigo analisa a contribuição do projeto TEEB na área de biodiversidade e serviços ecossistêmicos, especificamente no que toca ao mapeamento de riscos, mas também de oportunidades às empresas brasileiras. Os autores também discutem desafios internos e externos às empresas para o sucesso de iniciativas desse gênero.

Vivemos em um mundo constantemente transformado pelos negócios. Empresas prosperam com o fornecimento de produtos e serviços para a sociedade e desempenham um papel fundamental no desenvolvimento econômico. Para a natureza, entretanto, o preço do desenvolvimento e do sucesso dos negócios tem sido muito alto.

A perda da biodiversidade e a decorrente degradação dos serviços ecossistêmicos – como provisão de água e alimentos, polinização e estabilidade do clima – são cada vez mais bem documentadas e reconhecidas como geradoras de risco para as empresas. De um lado, as empresas se beneficiam, em maior ou menor escala, dos serviços ecossistêmicos; de outro, suas atividades também possuem impactos sobre a natureza. Tanto o impacto quanto essa relação de dependência geram oportunidades e riscos para os negócios – razão pela qual as empresas devem aprofundar seus conhecimentos sobre o tema para determinar as estratégias mais aplicáveis a cada situação.

Entre os principais riscos associados à perda da biodiversidade, encontram-se: a redução ou escassez na provisão de serviços ecossistêmicos, acarretando a redução da produtividade e o aumento de custos; o aumento de conflitos pelo uso de recursos; a intensificação da regulamentação e exigências por parte de mercados consumidores e stakeholders; e redução de acesso a crédito devido a exigências por parte das instituições financiadoras quanto a potenciais impactos ambientais de novos empreendimentos.

Se de um lado da moeda estão os riscos, do outro estão as oportunidades. O mapeamento dos principais impactos e dependências de uma empresa com relação a Biodiversidade e Serviços Ecossistêmicos (BSE) – e a decorrente identificação dos potenciais riscos – revelam também oportunidades às empresas. Potencialmente, a gestão adequada e proativa do binômio riscos-oportunidades pode contribuir, por exemplo, à promoção da sustentabilidade dos fornecedores, à entrada de produtos em novos mercados e ao acesso a novos clientes. Ela pode, ainda, guiar a identificação de novas oportunidades de negócios, como o desenvolvimento de novos produtos e tecnologias.

Como parte da resposta ao reconhecimento crescente das relações descritas acima, companhias de todo o mundo estão desenvolvendo maneiras de identificar, evitar e mitigar seus impactos em BSE. Cada vez mais, investidores e empresários criam fundos e empresas dedicados à concepção de negócios relacionados à biodiversidade. Paralelamente, algumas empresas estão descobrindo que a integração de BSE a seus sistemas de gestão também pode ajudar a atingir metas mais amplas de responsabilidade social.

Unir negócios e conservação de BSE será um dos grandes desafios mundiais nos próximos anos. O projeto TEEB para o Setor de Negócios Brasileiro¹, coordenado pela Conservação Internacional – Brasil², visa a alertar as empresas brasileiras para a importância e urgência dessa questão. O projeto tem por objetivo mostrar a relação de dependência e impacto entre negócios e BSE, avaliar externalidades ambientais corporativas e apoiar a incorporação de BSE na gestão estratégica das empresas.

Desde seu lançamento, em outubro de 2010, o TEEB para o Setor de Negócios Brasileiros tem logrado uma grande aceitação e repercussão no setor privado brasileiro, principalmente por apoiar empresas a compreenderem e incorporarem o tema. O projeto

US\$ 300 bi por ano

Montante necessário para conter as perdas de biodiversidade

Fonte: Convenção sobre Diversidade Biológica

US\$ 3,2 trilhões por ano

Quanto a falha na preservação da biodiversidade pode custar ao mundo

Fonte: TEEB

serve ainda como uma plataforma de interação intra- e intersetorial, na qual as empresas trocam experiências, desafios e conquistas na gestão estratégica da biodiversidade.

Consciente da magnitude do patrimônio natural nacional e preocupado com a perda da biodiversidade como uma ameaça a suas perspectivas de crescimento, o setor privado brasileiro manifestou interesse no desenvolvimento de um estudo similar ao TEEB com foco específico no contexto brasileiro.

Na primeira fase de execução do projeto, um relatório preliminar traçou uma análise qualitativa das relações de dependência e impacto – e os riscos e oportunidades decorrentes – dos negócios com BSE para os seguintes setores: agricultura, papel & celulose, óleo & gás, químicos, cosméticos & farmacêuticos, mineração, construção civil, financeiro e varejo.

Atualmente, na segunda fase do projeto, estão sendo realizadas avaliações das externalidades ambientais positivas e negativas de projetos-piloto de empresas patrocinadoras do projeto³. Ainda nessa segunda fase do TEEB, serão conduzidos três fóruns de discussão⁴ sobre aspectos prementes para a inclusão de BSE na gestão corporativa. O primeiro fórum investigou os principais desafios à incorporação do capital natural⁵ nas estratégias corporativas; como resultado dessa discussão, identificou-se que a internalização de BSE nas estratégias das empresas varia em função dos setores, dos contextos em que atuam, das rotinas das próprias organizações e das relações que elas estabelecem com seus *stakeholders*.

Na maioria das vezes, a adoção de estratégias ambientais ocorre de forma reativa, com vistas a atender a exigências de ordem legal decorrentes da implementação de políticas ambientais ou alcançar padrões de governança corporativa – tais como certificações, relatoria integrada e índices de sustentabilidade em bolsas de valores. Nesses casos, a variável ambiental tende a ser compreendida pelas empresas simplesmente como uma forma de internalização obrigatória dos custos derivados da exploração do meio ambiente. Apesar de constituírem um grande indutor do posicionamento estratégico empresarial sobre o capital natural, os marcos regulatórios são muitas vezes fragmentados, engessados e dificilmente adequados aos diferentes contextos. O setor privado ainda questiona a ausência de planejamento por parte do governo e a lentidão de seus processos decisórios.

A atuação pública também poderia potencializar a inserção de BSE nas operações empresariais se, por exemplo, além da regulamentação, houvesse maiores incentivos fiscais, por meio da redução de impostos, taxas de crédito, maior participação do setor empresarial nos comitês governamentais, desenvolvimento de mercados para pagamento por serviços ecossistêmicos, entre outros.

No âmbito interno, os gestores sinalizam a falta de equipe com capacidade técnica adequada dentro da estrutura organizacional. Esse perfil é essencial para melhor compreender as relações de dependência e impacto, e consequentemente os riscos e oportunidades, associadas à incorporação do capital natural nas operações empresariais. Igualmente importante é a constante atualização dos funcionários sobre as ferramentas e metodologias que facilitem a compreensão e a gestão dos aspectos ligados a BSE.

Outro desafio de âmbito interno apontado pelas empresas diz respeito à transição do planejamento para a prática. Com efeito, as empresas deparam-se com a complexa tarefa de desenvolver ações para viabilizar a integração de BSE em sua estratégia, engajando os colaboradores internos e demonstrando suas oportunidades competitivas. As medidas de gestão ambiental tendem a ser efetivamente implementadas caso a empresa esteja convencida de que seus benefícios serão no mínimo suficientes para compensar seus custos. No entanto, existe uma grande dificuldade em definir padrões e metodologias de contabilização e valoração ecossistêmica, dificultando a harmonização das ações ambientais com as metas econômicas e, consequentemente, intensificando a dificuldade de inserir BSE nas agendas da alta direção. Isso reforça o fato de que as empresas raramente

possuem definições estratégicas específicas, com recursos alocados à prospecção de oportunidades e mensuração de riscos associados ao capital natural.

No que tange aos arranjos cooperativos e engajamento do público externo, a busca por sinergias será essencial ao estímulo da transição para modelos de negócios mais harmônicos e rentáveis no uso de BSE. Da mesma forma, o estabelecimento de parcerias entre empresas do mesmo setor é mutuamente benéfico por viabilizar o intercâmbio de práticas e combinar recursos com o intuito de viabilizar e potencializar iniciativas. A união de esforços é igualmente necessária à colaboração das empresas com os outros elos da cadeia produtiva. Considerando que as empresas são peças integrantes de uma cadeia produtiva, o sucesso de seu programa de gestão ambiental depende, em grande medida, de uma atuação conjunta com seus fornecedores, para que compartilhem seu compromisso em matéria de BSE.

Finalmente, torna-se crucial buscar modos mais efetivos de divulgar as medidas de incorporação do capital natural, de modo que possam ser percebidas pelo cliente como um fator de diferenciação do produto. Na percepção dos executivos de diversas empresas, a pressão dos clientes é uma das fontes com maior potencial de transformação, uma vez capaz de impulsionar as empresas a focar mais no longo prazo, mediante estratégias sistêmicas e mais integradoras. Hoje, essa fonte ainda é tímida e exerce pouca pressão para que as empresas adotem uma gestão mais responsável com relação a BSE.

A jornada rumo à incorporação de uma gestão estratégica efetiva de BSE pelas corporações é longa. A compreensão de como a empresa se relaciona com BSE e a importância disso para seu próprio negócio é apenas o primeiro passo. Essa incorporação demanda a adoção de um olhar mais amplo sobre o seu negócio e requer o apoio da alta direção, resultando muitas vezes em mudanças estruturais. A boa notícia é que cada vez mais as empresas se lançam nessa instigante jornada.

❶ Ver: <www.teebnegociosbrasil.com.br>.

❷ Ver: <www.conservation.org>.

❸ Os patrocinadores Platinum do projeto TEEB são: Natura, Monsanto e Vale; e o patrocinador Prata é o Banco Santander.

❹ O Fórum 01, realizado em 9 de maio de 2013, levou o título de "Principais desafios para a inclusão do capital natural nas estratégias corporativas". O Fórum 2, "Incorporação do capital natural na cadeia produtiva"; e o Fórum 3, "Relatoria integrada e contabilidade ambiental corporativa".

❺ Neste contexto, "capital natural" refere-se a BSE.

Paula Ceotto

Gerente de Relações
Corporativas do TEEB para o
Setor de Negócios Brasileiros.

Helena Pavese

Diretora de Relações
Corporativas do TEEB para o
Setor de Negócios Brasileiros.

Paulo Savaget

Sócio da Innovare e consultor
da Conservação Internacional-
Brasil.

Dulce Benke

Consultora Sênior em Bioenergia
para a Conservação Internacional
– Brasil.

Informações úteis

XII Simpósio Venezuelano de Ciências Políticas está com chamada aberta para trabalhos

O XII Simpósio Venezuelano de Ciências Políticas, que será realizado na Universidade Central da Venezuela, entre 4 e 6 de novembro, está com chamada de trabalhos aberta até 31 de maio. As áreas temáticas incluem: institucionalização da ciência política na América Latina e no Caribe; história política; filosofia e teoria política; Estado e instituições políticas; economia política; eleições e opinião pública; sociedade, cultura e participação política; políticas públicas; psicologia social e políticas; relações internacionais e direitos humanos. Mais informações no [site do evento](#).

King's College seleciona conferencista para Instituto Brasil

O Instituto Brasil da King's College (Londres) está com inscrições abertas, até 7 de junho, para o processo de seleção de um conferencista. Trata-se de uma dedicação em tempo integral ao referido Instituto, que constitui um centro interdisciplinar dedicado à pesquisa e ensino sobre o Brasil. Os interessados devem apresentar experiência didática em alguma área das Ciências Sociais ou Economia, bem como publicações na área. O candidato selecionado ministrará cursos como: "Economia brasileira"; "O Brasil e a ordem global emergente"; ou "Energia e Meio Ambiente no Brasil". Ademais, espera-se que o conferencista selecionado se engaje com outras atividades do Instituto Brasil, tais como levantamento de recursos, relações públicas e articulação de parcerias com instituições internas e externas à King's College. Os detalhes sobre os procedimentos de candidatura podem ser obtidos [aqui](#). Para mais informações, entrar em contato com o diretor do Instituto, Anthony Pereira, via e-mail (anthony.pereira@kcl.ac.uk) ou telefone (44 20 7848 2146).

Concurso alemão premia pesquisas com soluções sustentáveis

A 5ª edição do concurso "Green Talents – International Forum for High Potentials in Sustainable Development", promovido pelo Ministério da Educação e Pesquisa da Alemanha (BMBF, sigla em alemão), está com inscrições abertas até 9 de junho. O concurso premiará 25 jovens de todo o mundo com pesquisas voltadas a soluções sustentáveis. Os vencedores terão oportunidade de conhecer e trocar opiniões com os principais especialistas da atualidade nesse campo, em fórum científico a ser realizado na Alemanha, no segundo semestre de 2013. Em 2014, os vencedores serão convidados a retornar à Alemanha para uma estadia de pesquisa adicional de três meses em um instituto ou empresa de sua escolha. Mais informações podem ser acessadas [aqui](#).

Centro de Estudos dos BRICS promove palestras sobre temas diversos

O Centro de Estudos e Pesquisas dos Países BRICS (BPC) promoverá, em junho, duas palestras sobre o grupo de países emergentes. Em 12 de junho, a Profa. Michelle Ratton Sanchez, da DireitoGV, apresentará o colóquio "Tendências regulatórias nos acordos preferenciais de comércio nos BRICS". Em 28 de junho, o Embaixador Fernando Abreu, da Agência Brasileira de Cooperação, proferirá a palestra "O Brasil e a Cooperação Sul-Sul". Os eventos serão realizados no próprio BPC, localizado à R. Dona Mariana, 63 – Botafogo, Rio de Janeiro-RJ. Para mais informações, clique [aqui](#).

Prêmio Fernão Mendes Pinto 2013

O Prêmio Fernão Mendes Pinto agracia anualmente uma tese de mestrado ou doutoramento que contribua para a aproximação das comunidades de língua portuguesa, defendida durante o ano anterior. As propostas deverão ser apresentadas à Associação das Universidades de Língua Portuguesa por Universidades ou Institutos de Investigação Científica de países falantes do português até 31 de julho de 2013. O valor do Prêmio Fernão Mendes Pinto é de € 8.000. O regulamento pode ser acessado no [site do Prêmio](#).

Fundação alemã financia projetos oriundos de países BRIC

A Fundação Alexander von Humboldt está com inscrições abertas, até 15 de setembro, para o programa de financiamento German Chancellor Fellowships, voltado a projetos conduzidos em parceria com instituições alemãs. Os candidatos devem ser, necessariamente, oriundos de Brasil, China, Estados Unidos, Índia ou Rússia; e devem escolher uma instituição parceira na Alemanha, junto à qual conduzirão o projeto. Este pode estar relacionado às áreas de Política, Economia, Mídia, Administração e Cultura. Os dez projetos selecionados para o financiamento deverão ter início em 1º de outubro. Mais informações podem ser obtidas [aqui](#).

Boletim Meridiano 47 abre chamada de artigos

O Instituto Brasileiro de Relações Internacionais (IBRI) anunciou chamada de artigos para o *Boletim Meridiano 47*. A publicação tem periodicidade bimensal, é divulgada em formato digital e concentra-se na divulgação de trabalhos na área de Relações Internacionais, particularmente no que toca à política, economia e instituições internacionais, entre outros temas. O processo de análise editorial estende-se por aproximadamente 20 dias úteis. As submissões são recebidas em fluxo contínuo. Para mais informações, acesse o site do [Boletim Meridiano 47](#).

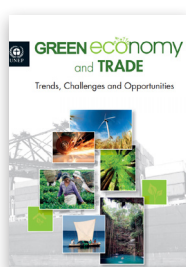
Publicações



Análise Quantitativa de Negociações Internacionais FIESP e ICONE – novembro 2012

Apesar das iniciativas no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC) terem contribuído para o debate sobre liberalização comercial, diversas nações têm atuado regional e bilateralmente com vistas a ampliar suas exportações mediante a celebração de acordos preferenciais de comércio. Para o Brasil, compromissos desse tipo são fundamentais à inserção do país no cenário global. Esta publicação visa a apresentar aos setores produtivos e à sociedade brasileira um panorama dos desafios e oportunidades que o Brasil teria com a celebração de acordos preferenciais de comércio com determinados países e blocos regionais.

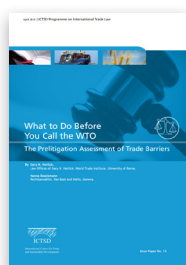
Acesse o estudo [aqui](#).



Economia Verde e Comércio: Tendências, Desafios e Oportunidades PNUMA – maio 2013

Este relatório, preparado pelo Departamento de Comércio, Política e Planejamento do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), pretende identificar oportunidades de comércio internacional em vários setores econômicos estratégicos associadas com a transição para uma economia verde; mapear medidas que possam facilitar a superação de obstáculos a oportunidades comerciais resultantes da transição; e auxiliar governos, setor privado e outros interessados na geração de capacidade para usufruir dos benefícios em matéria de comércio sustentável nacional, regional ou internacionalmente.

Acesse o relatório na íntegra [aqui](#).



O que fazer antes de acionar o Órgão de Solução de Controvérsias da OMC ICTSD – abril 2013

Saber identificar barreiras comerciais e avaliar se é política, econômica e legalmente viável contestá-las em uma disputa é primordial para participar do mecanismo de solução de controvérsias da OMC. Países em desenvolvimento estão quase sempre em desvantagem, porque ou bem não dispõem de pessoal qualificado ou simplesmente não detêm fundos disponíveis para obter a especialização legal necessária. O objetivo deste estudo é esquematizar os diferentes pontos de análise – legal, econômico e político – para auxiliar os países a procederem diante da constatação de uma barreira comercial, além de explorar os procedimentos adotados por membros da OMC para que o setor privado solicite investigações de barreiras comerciais como forma de subsidiar o início de uma disputa no âmbito da Organização.

Acesse o estudo [aqui](#).



Quatro mudanças nas regras comerciais para facilitar o combate às mudanças climáticas

Peterson Institute for Economics – abril 2013

Neste sumário de políticas, os autores propõem algumas mudanças às regras comerciais que auxiliariam na promoção das metas de combate às mudanças climáticas. As propostas incluem a imposição de tarifas alfandegárias em produtos importados que utilizem tecnologia menos limpa do que a disponível domesticamente; o relaxamento das restrições aos subsídios à produção e à exportação de bens e tecnologias ambientalmente corretas; e o fortalecimento da proteção aos direitos de propriedade intelectual. Os autores argumentam que o progresso no combate às mudanças climáticas somente será alcançado a partir do pleno emprego dos instrumentos de política disponíveis, inclusive daqueles relacionados à política comercial.

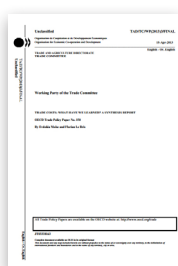
Acesse o estudo completo [aqui](#).



Seleção de Foro na Litigância Comercial ICTSD – abril 2013

Apesar dos efeitos negativos das barreiras comerciais – quase sempre sentidos de forma mais intensa pelo setor privado –, o direito de iniciar uma disputa perante a OMC é somente dos Estados membros. Não obstante, há diversas circunstâncias em que o interesse público não reflete o interesse do setor privado afetado, e, nesses casos, recorrer ao sistema multilateral de comércio pode não ser a melhor solução. Este estudo explora mecanismos alternativos de solução de controvérsias como a Organização Mundial de Propriedade Intelectual (OMPI) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT), mas nota que não são substitutos completos ao Órgão de Solução de Controvérsias da OMC. O autor conclui que, embora existam alternativas de foro, elas incidem sobre áreas à margem dos Acordos da OMC – como investimento, direitos trabalhistas e meio ambiente – e parecem não oferecer muitos benefícios aos países em desenvolvimento.

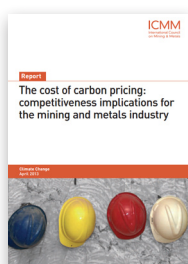
Acesse o estudo na íntegra [aqui](#).



Custos comerciais: O que aprendemos? Um relatório sintético OCDE – abril 2013

Este relatório sintetiza o trabalho da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) sobre os custos dos fatores de produção ao longo de toda a cadeia comercial. O relatório propõe uma série de questões para auxiliar na identificação de áreas prioritárias, levando em consideração as especificidades de cada país. As fortes interdependências entre os custos dos fatores, ampliadas pela prevalência das cadeias globais de valor, significa que as políticas para tratar dos custos e facilitar o comércio precisam ser conduzidas de maneira abrangente.

O relatório pode ser acessado [aqui](#).



O custo da precificação do carbono: implicações concorrenciais para as indústrias de mineração e metalurgia IISD – maio 2013

Este relatório, encomendado pelo Conselho Internacional de Mineradoras e Metalúrgicas, avalia como desenvolver políticas de precificação de carbono que viabilizem a transição para uma economia de baixo carbono sem comprometer a habilidade das indústrias nacionais de competir internacionalmente. A avaliação é baseada em uma pesquisa do atual ambiente político, além da tentativa de quantificação dos impactos das políticas de mudanças climáticas em algumas empresas integrantes do Conselho e entrevistas. As regiões geográficas abrangidas incluem União Europeia, África do Sul, Canadá e Estados Unidos. Quatro *commodities* foram incluídas na análise: ferro, cobre, alumínio e carvão natural.

Acesse o relatório [aqui](#).



Administrando as Negociações Multilaterais de Comércio: o papel do *chairman* da OMC

Cameron May – 2010

Neste livro, Roberto Kanitz (editor e autor) reúne contribuições de Luiz Olavo Baptista, Carlos Perez del Castillo, Stuart Harbinson, Shotaro Oshima, entre outros. A obra, que conta com prefácio de Celso Lafer, busca trazer à tona perspectivas daqueles que participam ou participaram da mediação de negociações multilaterais. Por meio desses depoimentos, o livro oferece insumos sobre o que ocorre fora dos holofotes e, nesse sentido, visa a enriquecer a reflexão sobre a influência e o poder do *chairman*, percorrendo a história da OMC com passagens sobre a Conferência de Havana sobre Comércio; na passagem do Acordo Geral sobre Tarifas Aduaneiras e Comércio (GATT, sigla em inglês) para a OMC; nas reuniões ministeriais de Seattle (Estados Unidos), Cancún (México) e Doha (Qatar); e nas negociações mais recentes (2008) em Genebra.

O livro pode ser adquirido [aqui](#).

EXPLORE O MUNDO DO COMÉRCIO E DO DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL POR MEIO DA REDE BRIDGES DO ICTSD

PUENTES

Informações e análises sobre comércio e desenvolvimento sustentável
Enfoque na América Latina e no Caribe - Publicação em espanhol
www.ictsd.org/news/puentes

BIORES

Informações e análises sobre comércio e meio ambiente
Enfoque internacional - Publicação em inglês
www.ictsd.org/news/biores

BRIDGES

Informações sobre comércio sob a perspectiva do desenvolvimento sustentável
Enfoque internacional - Publicação em inglês
www.ictsd.org/news/bridges

桥

Informações e análises sobre comércio e desenvolvimento sustentável
Enfoque internacional - Publicação em chinês
www.ictsd.org/news/qiao

МОСТЫ

Informações e análises sobre comércio e desenvolvimento sustentável
Enfoque nos países da CEI - Publicação em russo
www.ictsd.org/news/bridgesrussian

BRIDGES AFRICA

Informações e análises sobre comércio e desenvolvimento sustentável
Enfoque na África - Publicação em inglês
www.ictsd.org/news/bridges-africa

PASSERELLES

Informações e análises sobre comércio e desenvolvimento sustentável
Enfoque nos países francófonos da África - Publicação em francês
www.ictsd.org/news/passerelles



International Centre for Trade and Sustainable Development

Chemin de Balexert 7-9
1219 Geneva, Switzerland
+41-22-917-8492
www.ictsd.org

A produção de PONTES tem sido possível
graças ao apoio generoso da:

SDC - Agência Suíça para o Desenvolvimento e a Cooperação

O PONTES também beneficia de
contribuições de especialistas na área
de comércio e desenvolvimento sustentável
na forma de artigos.

O PONTES recebe propostas de publicidade
ou de patrocínio que contribuam para a
redução de seus custos de publicação e que
ampliarem o acesso aos seus leitores.
A aceitação de tais propostas fica a critério
dos editores.

As opiniões expressadas nos artigos
publicados no PONTES são exclusivamente
dos autores e não refletem necessariamente
as opiniões do ICTSD.

Trechos de PONTES podem ser usados em
outras publicações se forem citados de forma
apropriada.

Preço: €10.00
ISSN 1996-919

