

# Pontes Quinzenal

Revisão quinzenal das mais importantes notícias para o Brasil sobre comércio e desenvolvimento sustentável

Vol. 4 · No. 16 - 28 de setembro de 2009

## NOTÍCIAS MULTILATERAIS

Lamy cauteloso quanto a Doha e reunião do G20 .....	1
Tarifa dos EUA sobre pneus gera descontentamento chinês .....	2
OMC, OCDE e UNCTAD: fluxos comerciais mantidos, mas concorrência ameaçada .....	5
Subsídios europeus à aviação são alvo de contencioso .....	7

## NOTÍCIA REGIONAL

IBAMA divulga níveis de emissões automotivas .....	9
--	---

## BREVE MULTILATERAL

CE propõe financiamento para projetos de combate a mudanças climáticas em PEDs .....	11
--	----

## BREVES REGIONAIS

Investidores globais apóiam economia de baixo consumo de carbono .....	11
USTR no Brasil: propostas de intensificação das relações bilaterais .....	12
Governo lança zoneamento da cana como “selo verde” do etanol .....	14

## EVENTOS e INFORMAÇÕES ÚTEIS

Eventos .....	15
Informações Úteis .....	16

PONTES é publicado pelo Centro Internacional para o Comércio e o Desenvolvimento Sustentável (ICTSD) e pela Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (DireitoGV).

ICTSD é uma organização independente e sem fins lucrativos com sede em Genebra, Suíça, tel: (41-22) 917-8492; fax: 917-8093. Trechos de PONTES Quinzenal podem ser usados em outras publicações se forem citados de forma apropriada. Comentários e sugestões serão bem vindos e podem ser enviados para [pontes@ictsd.ch](mailto:pontes@ictsd.ch).

Caso deseje cadastrar-se (gratuitamente) em nossa lista de envio do Pontes Quinzenal ou deseje acessar números passados, visite nosso site <http://ictsd.net/news/pontesquinzenal/>.

A produção de PONTES Quinzenal tem sido possível graças ao apoio generoso da Agência suíça para o desenvolvimento.

## NOTÍCIAS MULTILATERAIS

### Lamy cauteloso quanto a Doha e reunião do G20

Pascal Lamy, diretor geral da Organização Mundial do Comércio (OMC), apresentou recentemente aos delegados um pacote de reuniões agendadas para os próximos três meses, denominado *Roadmap* de Doha. Segundo um dos oficiais, o anúncio foi recebido sem entusiasmo pelos delegados, que questionam se as políticas domésticas dos Estados Unidos da América (EUA) continuarão a impedir o progresso nas negociações.

Em seu discurso, Lamy não apresentou o mesmo tom otimista que vinha adotando nos últimos encontros com os delegados. “Neste estágio, prefiro manter a cautela nas previsões. Seria prematuro afirmar que, nos próximos três meses, conseguiremos reunir a vontade política necessária [ao fechamento de um acordo]. Apenas em dezembro poderemos avaliar se pudemos alcançar esse objetivo”.

Lamy apresentou o programa de trabalho para guiar os delegados nos esforços de conciliar as divergências nas tratativas de Doha. A agenda, negociada ao longo das últimas semanas, inclui sessões com os oficiais sediados em Genebra, e conta com sequências de reuniões diárias até o dia 18 de dezembro, quando a OMC fecha as portas para o recesso de final de ano.

Nas palavras de Lamy, a presença frequente dos negociadores de alto nível em Genebra será um fator importante a preparar o terreno para as negociações e garantir que os compromissos políticos resultem em ações concretas. Os encontros estão previstos para as semanas de 19 de outubro, 23 de novembro e 16 de dezembro.

O embaixador europeu para a OMC, Eckart Guth, entende que as negociações estão “em uma encruzilhada”: embora o plano de trabalho tenha sido elaborado, ainda precisa ser preenchido com substância. Em sua opinião, será preciso realizar uma avaliação realista até o final do ano.

A maioria dos delegados pareceu duvidar da viabilidade de um desfecho positivo nos próximos meses para as negociações. Ao descrever a reunião das últimas semanas, vários delegados apontaram as iniciativas tomadas como pouco produtivas. Para estes oficiais, muitos seguem a agenda apenas para manter viva a negociação.

### Olhos em Washington

Os delegados culpam a falta de vontade política dos EUA pelo avanço tímido nas negociações, argumento recorrente nas últimas semanas. Os delegados afirmam estarem de mãos atadas por Washington. Os demais oficiais de Genebra reconhecem que o comércio não constitui prioridade na agenda do presidente Barack Obama, diante de temas como reforma do sistema de saúde, mudanças climáticas e recuperação da economia do país (Ver notícia relacionada nesta edição).

Oficiais de Washington criticaram o processo na última reunião, mas não apresentaram qualquer proposta. Os delegados estadunidenses expressaram o desejo de revisar os textos sobre agricultura e bens industriais apresentados em dezembro, no que não obtiveram apoio dos demais membros.

Outras iniciativas também foram alvo de críticas pelos delegados. Uma delas foi direcionada à autorização dada pela OMC para que o Brasil retalie os EUA pelos subsídios concedidos aos produtores de algodão, o que contribuiria, segundo eles, para inflamar o sentimento anti-OMC no país. Outros observaram, ainda, que a decisão de Obama em impor tarifa de 35% sobre pneus importados da China ilustra a relutância da atual administração em abraçar o livre comércio.

Michael Derham, pesquisador do Progressive Policy Institute, em Washington, defende que as ações recentes de Obama devem ser interpretadas com cautela. Referindo-se à tarifa sobre pneus,

Derham declarou não enxergá-las como indício de uma campanha assumidamente protecionista. “Cada administração estadunidense precisa provar suas boas intenções em relação aos grupos domésticos. É preciso que eles se estabeleçam antes de avançar em qualquer agenda”, acrescentou.

Segundo Derham, o Congresso do país tem se movimentado em outras questões comerciais, incluindo o potencial acordo com o Panamá e a concessão de preferências aos países andinos. “Se a agenda de Doha surgisse como pauta de votação, os congressistas considerariam sua aprovação”, concluiu.

### G20: uma previsão

Em discurso recente, Lamy também esboçou a mensagem transmitida à cúpula de chefes de Estado do G20, grupo que reúne as maiores economias mundiais: o diretor pretende apresentar resumidamente que as tarefas têm sido cumpridas em Genebra, ressaltando que “o caminho está traçado, mas os líderes precisarão percorrê-lo”.

Em uma cúpula realizada em L’Aquila, Itália, os países do G8+G5 clamaram pela conclusão da Rodada Doha até o final de 2010. Desde então, diversos ministros e chefes de Estado têm repetido o apelo, contudo apenas o discurso não garantirá o progresso nas negociações.

“Liderança envolve responsabilidade”, pontuou Lamy aos delegados, acrescentando que “a falha em agir, não apenas em Pittsburg, mas também em Copenhague, trará pesadas consequências à toda a comunidade internacional nesses tempos de crise”.

Tradução e adaptação de texto originalmente publicado em *Bridges Weekly Trade News Digest*, Vol. 13, N. 32 – 23 set. 2009.

---

## Tarifa dos EUA sobre pneus gera descontentamento chinês

Em sua maior decisão no âmbito comercial desde que assumiu o poder em janeiro, o presidente estadunidense Barack Obama anunciou, em 11 de

setembro, que os Estados Unidos da América (EUA) aplicarão tarifa de 35% sobre os pneus chineses. Trata-se de uma tentativa de proteger os produtores nacionais do que a Secretaria de Imprensa da Casa Branca convencionou chamar de aumento “exponencial” nas importações destes produtos.

A decisão provocou a reação imediata da China, que instaurou, três dias depois, uma demanda perante a Organização Mundial do Comércio (OMC) contra as novas medidas, sob o argumento de que as tarifas violam as regras do comércio internacional. Paralelamente, Pequim anunciou que pretende iniciar investigações *antidumping* sobre as exportações estadunidenses de autopeças e produtos avícolas.

“Este é um ato grave de protecionismo”, afirmou o ministro de comércio da China, Chen Deming, sobre as novas medidas de Washington. “Elas não apenas violam as regras da OMC, como também contrariam compromissos assumidos pelo governo dos EUA no contexto da cúpula financeira do G20”.

As medidas *ad valorem*, as quais devem entrar em vigor a partir de 26 de setembro, durarão três anos e serão reduzidas de 35% para 30% no segundo ano, e para 25% no último período. As tarifas são acumuladas ao tributo de 4% já cobrado por Washington sobre as importações de pneus chineses.

Washington não alega qualquer violação chinesa às regras comerciais na justificação das novas medidas. Segundo declarações oficiais, a Casa Branca está simplesmente fazendo uso da cláusula de “salvaguarda transitória para produto específico”, a qual foi escrita como condição à acessão da China à OMC em 2001. Esta medida foi positivada na Seção 421 da Lei de Comércio dos EUA (*US Trade Act*) e provê uma proteção especial contra surtos em potencial de importações para os Membros da OMC que teriam maior dificuldade em se ajustar ao novo papel da China na economia mundial. A medida expirará em 2013.

Em abril, a União dos Operários Siderúrgicos, entidade sindical baseada em Pittsburgh, solicitou à Comissão de Comércio Internacional dos EUA

(ITC, sigla em inglês) – agência federal independente responsável pela avaliação de reclamações comerciais – que investigasse se as importações dos pneus chineses se enquadravam nos critérios para determinação de “perturbação de mercado”. Assim, seria possível invocar a salvaguarda da Seção 421. A entidade alegou que as importações de pneus chineses mais do que triplicaram entre 2004 e 2008 e que a produção estadunidense de pneus diminuiu em 25% no mesmo período, provocando o fechamento de fábricas e a perda de mais de 4.400 empregos.

Como conclusão, a ITC recomendou aos EUA o estabelecimento de tarifas com três anos de duração sobre os pneus chineses, começando em 55% e reduzindo em 10% a cada ano. A Seção 421 atribui ao presidente maior discricionariedade sobre as medidas de salvaguarda necessárias. Obama teve até o dia 17 de setembro para tomar sua decisão.

A ITC recomendara quatro vezes ao ex-presidente George W. Bush que invocasse a salvaguarda, mas ele rejeitou todas as recomendações. Agora, com um líder amistoso às causas trabalhistas na Casa Branca, as entidades sindicais previram uma decisão a seu favor. Obama foi amplamente apoiado por tais entidades durante a sua campanha eleitoral no ano passado e, atualmente, busca seu endosso nos debates relativos à reforma do sistema de saúde estadunidense.

No entanto, as indústrias dos EUA não apoiaram totalmente as novas tarifas. Duas das maiores companhias estadunidenses de pneus – Cooper Tire & Rubber Company e Toyo Tires – opuseram-se às recomendações da ITC, sob alegação de que as tarifas propostas limitarão as suas atividades na China, onde as duas companhias operam, trazendo a elas mais prejuízo do que benefícios. No entanto, Obama ficou ao lado das entidades sindicais.

“Nenhum sistema de comércio funcionará se nós falharmos em cumprir com os nossos acordos comerciais”, disse Obama em discurso proferido em Wall Street no dia 14 de setembro. O presidente destacou, ainda, que a evocação de provisões de acordos existentes não busca promover o protecionismo, mas sim operar a favor da manutenção de um sistema de comércio aberto e livre.

## Em resposta, China pressiona os EUA

Pequim respondeu vigorosamente ao pronunciamento de Obama, apresentando rapidamente demanda na OMC para desafiar oficialmente as novas medidas. Uma declaração emitida pela missão chinesa na Organização acusou Washington de “abusar das medidas de defesa comercial”. “Este foi um mal-uso das medidas de salvaguarda especial, servindo de exemplo errado ao mundo”, disse o ministro chinês de comércio, Chen Deming.

Cabe destacar que líderes mundiais prometeram, na cúpula do G20, ocorrida em abril, evitar a adoção de novas medidas que restrinjam o comércio global no contexto de recuperação da economia mundial. Mais do que violar o compromisso do G20, entretanto, Pequim insiste que as novas tarifas de Washington não podem ser justificadas com base nas leis comerciais existentes. As exportações de pneus da China aos EUA caíram 16% na primeira metade do ano em comparação com o mesmo período de 2008, insistiu o ministro do comércio da China, e as exportações de 2008 aumentaram apenas 2,2% em comparação com 2007.

Seguindo o pedido de Pequim por consultas, os dois lados terão 60 dias para tentar resolver a questão de forma bilateral. Se nenhuma solução for possível, a China terá o direito de solicitar à OMC que inicie um painel de disputa para solucionar o caso.

## O que está em jogo

As tensões acerca dos pneus ameaçam atingir rapidamente outras áreas do comércio bilateral dos dois países, já que Pequim revelou que prepara investigações *antidumping* sobre as importações estadunidenses de autopeças e produtos avícolas.

China e EUA são o segundo maior parceiro comercial um do outro – o maior parceiro da China é a União Europeia, enquanto que o maior parceiro dos EUA é o Canadá. Contudo, no que diz respeito ao comércio, as relações bilaterais têm maior significado para Pequim do que para Washington: as exportações da China aos EUA correspondem a 6% do rendimento total da

economia chinesa, 13 vezes mais do que a porção da economia estadunidense representada pelas exportações dos EUA à China, de acordo com relatório do The New York Times. No entanto, o país asiático é titular de grande parte da dívida estadunidense, e a massiva venda dos Títulos do Tesouro Estadunidense pode prejudicar seriamente a economia dos EUA.

As consequências da disputa dos pneus para outras áreas das relações sino-estadunidenses têm sido objeto de muita especulação entre analistas. Certamente há muito em jogo: os dois países já estão profundamente engajados em conversas sobre como lidar com as mudanças climáticas, a economia mundial e as ambições nucleares da Coreia do Norte.

A Casa Branca insistiu que as novas disputas comerciais não inviabilizariam o diálogo na Cúpula do G20, ocorrida nos dias 24 e 25 de setembro em Pittsburgo, ocasião em que Obama encontrou com o presidente chinês, Hu Jintao, e outros líderes mundiais. Alguns especialistas discordaram.

“As restrições ao comércio com base na Seção 421 não devem ser entendidas pelos chineses, sob hipótese alguma, como diretiva do presidente dos EUA”, disse Daniel Ikenson do Instituto Cato, baseado em Washington. “Se assim for, as medidas tomadas e as consequências poderão ser profundas”.

Edward Gresser, do Progressive Policy Institute, identifica exageros em algumas das reações às tarifas. “Especialistas e observadores do comércio veem as tarifas como um grande acontecimento. Para comerciantes liberais, elas correm o risco de ser o primeiro passo rumo ao fechamento dos mercados mundiais ao estilo do ocorrido nos anos 30. Populistas alertam acerca das pressões sobre a competição e, por outro lado, as enxergam como um ato corajoso de apoio aos trabalhadores estadunidenses e contra estrangeiros”, escreveu para o The Yale Global Online. “Provavelmente os dois estão errados. As tarifas sobre os pneus chineses não devem causar uma guerra comercial trans-Pacífico, e também não farão diferença significativa para os negócios estadunidenses no setor dos pneus”.

Tradução de texto originalmente publicado em *Bridges Weekly Trade News Digest*, Vol. 13, No. 31, 16 set. 2009.

---

## OMC, OCDE e UNCTAD: fluxos comerciais mantidos, mas concorrência ameaçada

Apesar de algumas “perdas”, as principais economias mundiais mantiveram, em grande medida, suas promessas de impedir que novos obstáculos ao comércio e investimento fossem criados em meio à maior crise financeira em décadas, afirmaram os dirigentes da Organização Mundial do Comércio (OMC), da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, sigla em inglês), nesta semana.

Não obstante, os diretores dessas organizações alegaram que o crescente desemprego decorrente da crise incrementará as pressões protecionistas, a despeito de haver sinais de que o período mais crítico da crise esteja terminando. Nesse contexto, o diretor-geral da OMC, Pascal Lamy, o secretário-geral da OCDE, Angel Gurría, e o da UNCTAD, Supachai Panitchpakdi, também conclamaram os governos a iniciar o planejamento de recuperação o quanto antes. O foco desses projetos deveria ser direcionado aos setores financeiro e industrial, já que tais medidas poderiam favorecer os produtos nacionais e serviços sobre importação.

O relatório conjunto, divulgado em 14 de setembro, pouco antes da Cúpula do G-20 em Pittsburgh, acompanhou as políticas aplicadas entre abril e agosto pelos membros do grupo das 20 nações mais desenvolvidas em matéria de comércio e investimento. Elas foram cotejadas com as promessas feitas ao longo do ano passado, de redução do protecionismo e dos impactos negativos de certas políticas fiscais e financeiras sobre o comércio e o desenvolvimento. Na reunião de cúpula realizada em abril, em Londres, o G-20 solicitou que a OMC monitorasse a adesão

de seus membros a seus compromissos na área do comércio.

Além disso, o relatório concluiu não haver indicação de que o protecionismo tenha se consolidado como resposta à crise, seja na forma de restrições, ou na de retaliações ao comércio e investimentos. Nessa toada, é possível depreender que os governos do G-20 mantiveram as tendências protecionistas sob controle.

Contudo, o estudo aponta os “prejuízos políticos” anteriores e posteriores à reunião de abril, e mais precisamente, o aumento do recurso a barreiras tarifárias e não-tarifárias por parte de alguns membros do G-20, especialmente para proteger o setor de aço e automóveis. Ademais, o uso de mecanismos de defesa comercial como salvaguardas aumentou. A União Europeia e os Estados Unidos da América (EUA) recorreram a subsídios distorcivos para ajudar suas respectivas indústrias de laticínios a competir no mercado internacional. Enquanto alguns países adotaram estímulos fiscais para auxiliar o aumento da demanda – responsável por retro-alimentar o comércio –, outros impuseram requisitos como o “*buy local*” a seus pacotes de gastos.

Ao mesmo tempo em que o relatório menciona que as medidas voltadas ao comércio e investimento diferem daquelas tomadas em crises passadas, também enfatiza o risco de que os percalços no comércio internacional agravem a contração dos fluxos de comércio e investimentos no mundo, minando a confiança e a recuperação da atividade econômica mundial. Foi constatada, igualmente, a existência de uma contradição na tentativa simultânea de estímulo à demanda agregada e restrição ao comércio e investimento, o que pode ser descrito como a aplicação dupla de um imposto à produção e à renda.

Tais conclusões foram similares às alcançadas pelo gabinete de Lamy nos três relatórios divulgados neste ano como parte do contínuo monitoramento de políticas comerciais anticrise dos membros da OMC. Houve apenas um leve retrocesso em direção ao protecionismo. Um estudo recente, que se concentrou na análise dos dados sobre investimento do G-20, OCDE e UNCTAD, revelou um tom diferente em relação ao alerta do Banco Mundial, publicado em março, segundo o

qual 17 membros do G-20 aplicaram barreiras comerciais e, conseqüentemente, ampliaram o espectro do isolacionismo econômico da década de 1930 (ver *Pontes Quinzenal*, Vol. 4, No. 5, 30 mar. 2009, <<http://ictsd.net/i/news/pontesquinzenal/44330/>>).

A elaboração do relatório não ocorreu a tempo de abarcar os efeitos da decisão da administração Obama de impor barreiras adicionais aos pneus chineses, movimento que colocou Pequim em estado de alerta para possíveis retaliações, causando temores de uma onerosa guerra comercial (ver “Tarifa dos EUA sobre pneus gera descontentamento chinês”, neste número).

### **Aprimoramento dos dados comerciais**

Para o estudo, há motivos para se acreditar que os fluxos de comércio internacional estão começando a se normalizar. Em junho de 2009, o comércio de mercadorias aumentou 2,5% em todas as regiões, exceto na África e no Oriente Médio, mostrando que houve mais exportações que no mês anterior. Apesar desse aumento, o comércio internacional em junho ficou 19% abaixo do pico, registrado em abril de 2008.

Em reação a esse quadro, foi anunciada a recuperação comercial para as economias com industrialização recente do leste asiático, sobretudo em vista do pacote chinês de estímulo ao comércio regional.

Os governos foram bem-sucedidos na mobilização de créditos adicionais e seguros, como forma de contrabalançar o declínio repentino no financiamento do comércio após a decadência do crédito no segundo semestre do ano passado – queda que, em conjunto com a demanda decrescente, contribuiu para o declínio dramático nos fluxos comerciais. Contudo, uma forte demanda extra por condições de crédito perante agências governamentais sugere que os bancos privados não reassumiram completamente seu papel tradicional como provedores de financiamento.

### **Fluxos de investimento em declínio**

De acordo com a UNCTAD, o investimento estrangeiro direto tem decrescido. Após a queda de 14% em 2008, as projeções são de redução de 30 a 40% para este ano. Os fluxos no âmbito dos 30 países da OCDE podem decair em US\$ 500 bilhões.

Contudo, em matéria de políticas governamentais *vis-à-vis* investimento estrangeiro, o relatório observou que a maior parte das mudanças empreendidas pelos membros do G-20 tiveram por objetivo aumentar a abertura e a transparência para investidores. Por exemplo, a Austrália liberalizou os requisitos de triagem, reduzindo os custos para potenciais investidores estrangeiros. A Indonésia providenciou a investidores estrangeiros serviços melhores e condições fiscais mais favoráveis. Muitos governos também assinaram novos acordos bilaterais de investimentos ou acordos de livre comércio mais abrangentes, incorporando proteções a investidores externos.

Todavia, o estudo observou que o amplo caráter da intervenção de emergência em setores globalizados como o de finanças e veículos talvez tenha causado uma “forte presunção” de que os movimentos de capital seriam influenciados. Nos termos do relatório, “similarmente aos subsídios, as medidas de emergência podem efetivamente criar certas vantagens para os setores domésticos, em detrimento dos participantes externos”. À medida que os governos têm procurado amenizar a urgência de investimentos anti-crise, os investidores domésticos poderiam ser beneficiados.

O relatório também admitiu a existência do protecionismo financeiro, ao observar que alguns governos têm exigido que os bancos que recebem auxílio estejam atentos às demandas nacionais por empréstimos.

### **Restrições ao comércio e futuras distorções**

O relatório apontou que, na essência, o aumento das barreiras tarifárias e não-tarifárias (como os requisitos de licenciamento e rotulação) estão concentrados em um número relativamente reduzido de pequenos setores: agricultura, ferro e

aço, motores e acessórios para veículos, químicos, plásticos e têxteis.

O número de investigações *antidumping* iniciadas não foi maior, comparativamente ao mesmo período em 2008. No entanto, o perfil dos países que aplicam tais medidas mudou substancialmente: o número de investigações iniciadas pela China quase quintuplicou – passando de 3 para 14. O país asiático constitui alvo frequente das investigações *antidumping* para todos os itens, de colchões a aço.

Houve aumento dramático no número de investigações iniciadas para determinar se as salvaguardas – mecanismo de defesa diferenciado – poderiam ser utilizadas para restringir as importações: passou-se de somente dois nos primeiros sete meses de 2008 a 16 em 2009 – sendo que, destas, 14 partiram da Índia.

O impacto dos estímulos fiscais e programas de apoio industrial e financeiro sobre o comércio, conforme sublinhado pelo relatório, é de difícil caracterização por causa da ausência de dados acerca de como as estruturas têm sido implantadas. Outro ponto de destaque foi o potencial dos efeitos de longo prazo de tais medidas sobre a livre concorrência. O modelo escolhido para explicar que a persistência de subsídios implica distorções de mercado e investimentos com repercussões globais foi o setor agrícola, o qual reconhecidamente recebe muitos subsídios.

O relatório apresenta, em seus anexos, descrições específicas sobre cada Estado no que concerne às medidas relacionadas ao comércio, às políticas de estímulo econômico, aos esquemas de apoio financeiro e às mudanças na política de investimento feitas pelo G-20 entre abril e agosto. Muitas das informações foram notificadas ou disponibilizadas publicamente.

Tradução de texto originalmente publicado no *Bridges News Weekly Digest*, Vol. 13, N.31 – 16 set. 2009.

## Subsídios europeus à aviação são alvo de contencioso

Ao enfrentar a pior crise dos últimos 50 anos, as indústrias de construção de aeronaves civis foram surpreendidas nas últimas semanas por duas notícias que prometem alterar significativamente as condições do mercado. A primeira afeta o mercado de aeronaves civis de grande porte: a divulgação do relatório preliminar do painel no caso informalmente conhecido como Boeing-Airbus, em curso na Organização Mundial do Comércio (OMC). A segunda diz respeito ao mercado de aeronaves regionais: há um novo contencioso Embraer-Bombardier sendo delineado perante autoridades europeias.

### Relatório preliminar no contencioso Boeing-Airbus

No início deste mês, circulou entre as partes litigantes o relatório preliminar do painel de árbitros sobre o longo contencioso que opõe Estados Unidos da América (EUA) e Comunidades Europeias (CE) na OMC. Fontes da imprensa afirmam que o documento seria amplamente favorável às teses defendidas por Washington, que condenam os programas de subsídios aplicados pela União Europeia (UE) para a produção de aeronaves de grande porte.

A medida contestada é a concessão de € 3,5 bilhões em subsídios à companhia europeia Airbus para o desenvolvimento do novo modelo A350. Trata-se de uma aeronave de longa autonomia, projetada para ter baixos custos de operação e menor consumo de combustível que seus concorrentes diretos, os modelos Boeing 777 e 787, fabricados nos EUA.

“Eles não avaliaram o montante do dano, ao menos por enquanto. Contudo, reconheceram que há uma violação das regras, que resultou em dano à Boeing”, afirmou à Reuters o senador Sam Brownback, do estado do Kansas. O representante comercial dos EUA (USTR, sigla em inglês) recusou-se a comentar o caso, ressaltando o caráter confidencial da decisão.

Bruxelas e Washington debatem-se por causa de subsídios à construção de aeronaves há mais de três décadas, desde que a Airbus emergiu como concorrente significativo, na década de 1970. Em 1992, firmaram o Acordo sobre Comércio de Aeronaves Civis de Grande Porte, que definiu diretrizes para a concessão de subsídios ao setor. Contudo, Washington se retirou do acordo em 2004 e moveu demanda na OMC contra os subsídios concedidos pela UE à Airbus. A resposta de Bruxelas surgiu poucos meses depois, por meio do questionamento aos subsídios fornecidos pelo governo dos EUA à Boeing.

O relatório poderia prejudicar a concretização de um importante acordo militar para a venda de aeronaves de carga ao Departamento de Defesa dos EUA. A companhia estadunidense Northrup Grumman firmou uma parceria com a europeia EADS, controladora da Airbus, para participar da licitação no valor de US\$ 35 bilhões, na qual também concorre a Boeing. Alguns oficiais requisitaram ao Departamento de Defesa que rejeite a oferta da Northrup em função da decisão do relatório, porém se considera esta posição exagerada.

“Seria um grave erro, com severas consequências para nossa economia e nossas relações comerciais, utilizar um relatório preliminar da OMC como justificativa para restringir a capacidade de nossas forças militares de licitar a compra dos melhores equipamentos disponíveis”, afirmou Richard Shelby, senador pelo estado de Alabama, estado em que seria construído o cargueiro pela Northrop.

Paralelamente, persiste o contra-ataque de Bruxelas, no qual as CE alegam que Washington fornece subsídios ilegais à Boeing por meio de conclusão de contratos com o Departamento de Defesa e a Administração Nacional da Aeronáutica e do Espaço (NASA, sigla em inglês). Bruxelas afirma que sua abordagem à questão dos subsídios é mais transparente do que os contratos militares e isenções tributárias que Washington ofereceria à Boeing.

### **Brasil também perpetua contenciosos em aeronáutica**

A segunda notícia a afetar o mercado de aeronaves civis envolve a companhia brasileira Embraer, empresa que questiona, perante as autoridades concorrenciais da UE, os subsídios fornecidos pelo Reino Unido à empresa canadense Bombardier, que tem uma planta na Irlanda do Norte. Os desembolsos somariam US\$ 253 milhões e seriam destinados ao desenvolvimento e produção da série C, nova linha de aeronaves de 110 a 130 assentos em vias de construção pela empresa canadense.

A Embraer já obteve em junho a redução em 27% do valor dos subsídios, de US\$ 253 milhões para US\$ 184 milhões, após a Comissão Europeia determinar que os desembolsos em questão contrariavam as regras concorrenciais do bloco. Insatisfeita com a redução obtida, a Embraer entende ser possível defender perante o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias (TJCE) que os subsídios permanecem em violação das regras de concorrência do bloco.

A Comissão Europeia admitiu os impactos dos subsídios sobre as condições de concorrência no bloco, mas defendeu sua necessidade para promover o desenvolvimento da Irlanda do Norte, região menos favorecida economicamente. De outra parte, argumenta-se que os subsídios ao desenvolvimento de materiais compostos para o projeto da Bombardier poderiam beneficiar toda a cadeia de fabricação de aviões europeia, e, portanto, também à Airbus. Segundo deixam entender os europeus, o conjunto de medidas em benefício da subsidiária da Bombardier poderia ser maior do que o imaginado, chegando a US\$ 590 milhões.

Entende-se que os argumentos defendidos pela Embraer foram fortalecidos pela decisão preliminar no caso Boeing-Airbus, visto que os subsídios questionados pela Boeing também fazem parte da queixa apresentada pela Embraer. A empresa não forneceu declarações oficiais sobre os rumos a serem conferidos ao caso, mas se imagina que este contencioso poderá ser levado à OMC. "Não podemos falar sobre esse caso na União Europeia, mas a decisão geral da Embraer é

sempre de contestar os subsídios", afirmou Carlos Eduardo Camargo, porta-voz da empresa.

Executivos da Bombardier rebatem as acusações afirmando que a Embraer também seria beneficiada por subsídios europeus, desembolsados em benefício de uma unidade produtiva da empresa situada na cidade de Évora, Portugal. Autoridades portuguesas sustentam que os benefícios são compatíveis com a normativa europeia.

Os conflitos comerciais entre Embraer e Bombardier estiveram em evidência desde 1996, quando o governo canadense deu o primeiro passo, na OMC, para iniciar o que se tornaria um célebre contencioso cruzado entre Brasil e Canadá sobre subsídios à aviação regional. Após ter seu Programa de Financiamento às Exportações (PROEX) declarado incompatível com a normativa internacional, o Brasil obteve igualmente a condenação de programas de subsídios aplicados pelo Canadá em benefício da Bombardier. Na ocasião, os dois países foram autorizados a recorrer a retaliações recíprocas, que nunca colocaram em prática.

Tradução, adaptação e complementação de texto originalmente publicado em *Bridges Weekly Trade News Digest*, Vol. 13, No. 31 - 16 set. 2009.

Fontes consultadas:

Valor Econômico. *Brasil trava mais disputas comerciais na OMC*. (10/09/09). Disponível em <[http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao\\_detalhe3.asp?ID\\_RESENHA=616849](http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao_detalhe3.asp?ID_RESENHA=616849)>. Acesso em 27 set. 09.

Valor Econômico. *Embraer se queixa, na UE, de subsídio à Bombardier*. (08/09/09). Disponível em: <[http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao\\_detalhe3.asp?ID\\_RESENHA=617565](http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao_detalhe3.asp?ID_RESENHA=617565)>. Acesso em: 27 set. 2009.

Valor Econômico. *Embraer também recebe subvenção de europeus, diz a Bombardier*. (09/09/09). Disponível em: <[http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao\\_detalhe3.asp?ID\\_RESENHA=617262](http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao_detalhe3.asp?ID_RESENHA=617262)>. Acesso em 27 set. 09.

## NOTÍCIA REGIONAL

### IBAMA divulga níveis de emissões automotivas

O Ministério do Meio Ambiente (MMA) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) passaram a disponibilizar, em seus *sites* na Internet, dois instrumentos para a identificação dos níveis de poluição emitidos pelos automóveis à venda no mercado brasileiro: a Nota Verde e o Indicador de CO<sub>2</sub>. O objetivo dos órgãos públicos é que as informações divulgadas informem a escolha do consumidor, de modo a proporcionar uma mudança nos padrões de consumo que incentive as montadoras a produzir veículos menos poluentes.

A cada veículo foi atribuída uma Nota Verde – em uma escala de 0 a 10 –, resultante de uma fórmula de cálculo que pondera os volumes de emissões de três gases controlados (hidrocarboneto, monóxido de carbono e óxido de nitrogênio), em comparação com os limites determinados pela legislação. Aos veículos com os menores índices de emissão são atribuídas as maiores notas.

Da mesma forma, o Indicador de CO<sub>2</sub> classifica os veículos menos poluidores pela atribuição de notas em uma escala de 5 a 10, que indicam o nível de gás carbônico (CO<sub>2</sub>) emitido a cada quilômetro rodado. Ao adotar os critérios dos Guias do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas (IPCCC, sigla em inglês) para inventários nacionais de gases de efeito estufa (GEEs), o IBAMA decidiu não atribuir indicadores de CO<sub>2</sub> aos veículos *flex* – movidos tanto a gasolina como a álcool –, quando abastecidos com etanol. Considera-se que o biocombustível não produz emissões de CO<sub>2</sub>, pois, sendo um combustível renovável, captura o CO<sub>2</sub> emitido da atmosfera durante o processo de crescimento da planta.

Nos resultados da Nota Verde divulgados pelo IBAMA, chamou atenção justamente o desempenho insatisfatório dos veículos abastecidos com álcool: dentre os 15 automóveis

apontados como os mais poluidores, todos eram veículos *flex*, e oito deles abastecidos com álcool. Dentre os 15 menos poluidores, por sua vez, quatro eram veículos a gasolina, nove eram veículos *flex* abastecidos com gasolina e apenas dois eram veículos *flex* abastecidos com álcool. Tais resultados, que parecem frustrar a defesa do governo brasileiro dos efeitos benéficos do etanol para a redução de emissões de GEEs, produziram polêmica e críticas tanto à indústria, quanto aos critérios adotados pelo IBAMA.

Por um lado, afirma-se que os motores *flex* poluem mais do que os motores de apenas um combustível, pois não conseguem queimar totalmente o combustível utilizado. Sendo as condições ótimas de queima de álcool incompatíveis com as de queima de gasolina, os motores *flex* seriam regulados de forma intermediária, o que compromete a combustão eficiente de um dos combustíveis para aceitar a ambos. Em outras palavras, o motor *flex* seria o equivalente a uma solução de compromisso, que por definição, não pode atender plenamente a dois objetivos distintos. Com base neste raciocínio, o ministro do meio ambiente, Carlos Minc, cobrou dos fabricantes de automóveis que aprimorem a eficiência de seus motores.

As montadoras, por outro lado, apontaram nos critérios de avaliação utilizados pelo ministério o centro dos problemas. Em comunicado, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) defendeu o uso de veículos a álcool, afirmando que “os limites de emissões para gasolina e etanol estabelecidos são os mesmos”, mas o etanol teria a vantagem de ser produzido em um processo de ciclo zero do carbono. Defendeu, ainda, que não sejam comparados diferentes modelos de veículos em função dos dados sobre emissões informados pelo IBAMA, uma vez que os gases auferidos pelo órgão não levariam em consideração a “complexa ponderação dos gases de escapamento” e “os fatores de deterioração utilizados na homologação”. Um especialista em emissões do setor automotivo sustentou que o estudo ignora fatores simples como a diferença nos níveis de umidade do ar entre as diferentes datas de aferição, o que poderia modificar drasticamente a concentração dos gases apurados,

comprometendo todo o resultado da classificação da Nota Verde.

A legislação brasileira de emissão de veículos automotores segue normativa detalhada estabelecida pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), que prevê uma redução gradativa dos limites de emissões. Em vigor desde 1988, o PROCONVE entrou em sua quinta fase em janeiro deste ano. Desde sua implementação, foram reduzidos os níveis médios de emissão dos veículos automotores comercializados no país em cerca de 90%.

A classificação dos níveis de emissões de veículos novos pode ser consultada nos sites do IBAMA <[http://servicos.ibama.gov.br/ctf/publico/sel\\_marca\\_modelo\\_rvep.php](http://servicos.ibama.gov.br/ctf/publico/sel_marca_modelo_rvep.php)> e do MMA <[www.mma.gov.br](http://www.mma.gov.br)>.

Reportagem equipe Pontes.

Fontes consultadas:

ANFAVEA. *Nota à imprensa*. (17/09/09). Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/notaimpresa.html>>. Acesso em: 27 set. 2009.

ANFAVEA. *Emissões – Nota técnica*. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/emissoes.html>>. Acesso em: 27 set. 2009.

Estado de S. Paulo. *Carro a álcool polui tanto quanto os movidos a gasolina*. (16/09/09). Disponível em: <[http://www.estadao.com.br/vidae/not\\_vid435812,0.htm](http://www.estadao.com.br/vidae/not_vid435812,0.htm)>. Acesso em: 27 set. 2009.

Folha Online. *Veículos a álcool estão entre os mais poluidores*. (16/09/09). Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u624575.shtml>>. Acesso em: 27 set. 2009.

Instituto Estadual do Meio Ambiente do Rio de Janeiro. *PROCONVE/PROMOT*. Disponível em: <<http://www.feema.rj.gov.br/proconve-promot.asp>>. Acesso em: 27 set. 2009.

## BREVE MULTILATERAL

### CE propõe financiamento para projetos de combate a mudanças climáticas em PEDs

Diante da iminência da Cúpula de Copenhague, que será realizada em dezembro, e da falta de consenso em torno do acordo que sucederá o Protocolo de Quioto, a Comissão Europeia (CE) solicitou a criação de um fundo para auxiliar países em desenvolvimento (PEDs) a financiar medidas de mitigação e adaptação às mudanças climáticas.

“Faltam menos de 90 dias para Copenhague e precisamos progredir seriamente nas negociações,” declarou à imprensa o presidente da CE, José Manuel Barroso. Face a esse contexto, é preciso que propostas mais concretas de financiamento sejam discutidas, defendeu o representante europeu.

No último dia 10, a União Europeia (UE) propôs investimentos de € 2 a 15 bilhões por ano, a partir de 2012. Trata-se de 10 a 30% dos recursos necessários para que os PEDs adotem as medidas necessárias para combater as mudanças climáticas – custos que, segundo estimativas europeias, podem atingir US\$ 145 bilhões (€ 100 bilhões). Para Stavros Dimas, comissário europeu para o meio ambiente, sem auxílio financeiro, há o risco de os PEDs não apoiarem um acordo em Copenhague.

Ademais, a CE pediu aos países desenvolvidos (PDs) e aos PEDs mais desenvolvidos – como Brasil, China, Índia e México – que colaborem de acordo com o nível de suas emissões de gases de efeito estufa (GEEs) e seu Produto Interno Bruto (PIB).

As fontes de financiamento sugeridas pela CE são três: fundos públicos e privados dos PEDs (20 a 40%); recursos provenientes do futuro mercado internacional de emissões (até 40%); e o auxílio procedente dos PDs e dos PEDs mais avançados.

A despeito desse interesse na cooperação com os PEDs, as tentativas europeias parecem não ser

suficientes para uma parte da comunidade internacional. Segundo a organização não-governamental (ONG) Greenpeace, essa iniciativa constitui apenas um pequeno passo. Para Joris den Blanken, responsável pela sede da ONG em Bruxelas, a UE não está realmente “pagando a parte da fatura que lhe cabe neste assunto”. Além disso, destacou que a proposta final é consideravelmente inferior à quantia inicialmente oferecida pelo bloco europeu de aportar entre € 13 e 24 bilhões anualmente.

Bruxelas condiciona a autorização do plano à conclusão bem-sucedida da reunião de Copenhague, que será realizada entre 7 e 18 de dezembro. A iniciativa do Executivo europeu ainda deverá ser submetida à aprovação pelo Parlamento e pela EuroCâmara.

Tradução e adaptação de texto originalmente publicado em *Puentes Quinzenal*, Vol.6, No.16 – 22 set. 2009.

## BREVES REGIONAIS

### Investidores globais apóiam economia de baixo consumo de carbono

Um grande grupo de investidores – que representam cerca de US\$ 13 trilhões – pediu que as lideranças políticas firmem um acordo internacional em mudanças climáticas forte e vinculante em Copenhague. Reunido no fórum sobre investimento internacional e mudanças climáticas, realizado em 16 de setembro em Nova York, o grupo de 181 instituições de investimento – incluindo bancos, fundos de pensão e organizações de gestão de capital – afirmou que o atual clima de incerteza sobre a governança global em matéria de mudança do clima contribui para a contenção do investimento global.

#### Metas ambiciosas

A declaração política do encontro pede que as Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas

sobre a Mudança do Clima (UNFCCC, sigla em inglês) concordem em reduzir, até 2050, as emissões de gases de efeito estufa (GEEs) entre 50 e 85% abaixo dos níveis registrados em 1990. Os investidores propõem um plano em duas frentes, segundo o qual os países desenvolvidos (PDs) responderiam pelas maiores parcelas de cortes nas emissões: de 20 a 40% até 2020 e, no longo prazo, de 80 a 95% até 2050. Por sua vez, os países em desenvolvimento (PEDs) deveriam implementar reduções de emissões mensuráveis e identificáveis.

Em discurso aos participantes do fórum, Nicholas Stern, ex-economista-chefe do Banco Mundial, declarou-se otimista com relação aos avanços observados nos últimos anos. “O progresso nos últimos dois ou três anos foi notável, e eu acredito que há grande chance de atingirmos [esse acordo]”, afirmou Stern. O economista ressaltou, ainda, que, mesmo que não se consiga preparar todos os detalhes do acordo para Copenhague, é preciso articular um nítido senso de direção até a Conferência.

### **O investimento como ferramenta de mitigação das mudanças climáticas**

Os participantes do fórum expressaram frustração com relação à ausência de políticas públicas sólidas que permitam desfrutar de um número crescente de oportunidades de investimento em frentes de baixo consumo de carbono. Segundo Stern, investimentos desse tipo serão mais efetivos se forem criadas as políticas públicas corretas em matéria de mudanças climáticas. “Os investimentos conduzirão o processo político”.

Os investidores referem-es especialmente a projetos do porte de bilhões de dólares, tais como plantas de potência nuclear e à base de gás natural, as quais dependem de maior clareza por parte do governo no que tange à formulação política.

Adicionalmente ao pedido por cortes de emissões, a declaração resultante do evento pede aos negociadores da UNFCCC que criem condições para avançar na direção de um mercado de carbono ambicioso e efetivo, bem como revisem o Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL), previsto no Protocolo de Quioto, de modo a

garantir reduções reais, permanentes e verificáveis de emissões de GEEs.

Redução, tradução e adaptação de texto originalmente publicado em *Bridges Trade BioRes*, Vol. 9, No. 16, 18 set. 2009.

---

## **USTR no Brasil: propostas de intensificação das relações bilaterais**

Ron Kirk, representante dos Estados Unidos da América (EUA) para assuntos comerciais (USTR, sigla em inglês), visitou o Brasil nos dias 16 e 17 de setembro. Entre as reuniões das quais participou Kirk, destaca-se o encontro com o ministro das relações exteriores, Celso Amorim, para tratar de assuntos relacionados ao comércio bilateral.

Na ocasião, o USTR sugeriu que as relações bilaterais sejam intensificadas por meio da celebração de acordos de investimento. Foi apresentada, inclusive, a possibilidade de retomada das negociações do Tratado de Livre Comércio (TLC) entre EUA e Mercosul, interrompidas desde o fim das negociações da Área de Livre Comércio das Américas (ALCA). A relação comercial entre os dois países é crescente; em 2008, movimentou cerca de US\$ 63,4 bilhões, com superávit pouco superior a US\$ 2 bilhões para o Brasil. Além disso, os EUA são os principais investidores estrangeiros no país: no final de 2007, totalizaram cerca de US\$ 41,6 bilhões.

Há tempos, os EUA têm interesse em firmar acordos de cooperação em investimento e comércio com o Brasil. No entanto, o governo brasileiro entende que os acordos deste tipo celebrados pelos EUA com outros países – como Chile, México e Canadá –, estabelecem obrigações excessivamente rígidas em matéria de propriedade intelectual. Ademais, estes compromissos concedem maior proteção aos investidores estrangeiros do que aos nacionais, o que os torna desinteressantes ao Brasil. Segundo Celso Amorim, para que o país negocie acordos de investimento com os EUA, será necessário alterar

o modelo de acordo utilizado pelos estadunidenses. Além disso, ressalta que o Brasil jamais “entrará em uma negociação que fira os princípios do Mercosul”.

Durante sua visita ao Brasil, Kirk afirmou que o país pode ter suas exportações aos EUA retiradas do Sistema Geral de Preferências (SGP), programa que reduz a alíquota de importação sobre determinados produtos originários de países em desenvolvimento (PEDs). A opção de remover o país do SGP, estudada pelo Comitê Financeiro do Senado estadunidense, baseia-se no grau de desenvolvimento atingido pelo Brasil (ver Pontes Bimestral, Vol. 5, No. 3, ago. 2009, <<http://ictsd.net/i/news/pontes/53544/>>).

Caso aprovada, a medida afetará aproximadamente 15% das exportações brasileiras aos EUA.

No tocante ao caso do algodão (ver Pontes Quinzenal, Vol. 4, No. 15, disponível em: <<http://ictsd.net/i/news/pontesquinzenal/54931/>>), Kirk criticou timidamente a posição do governo brasileiro acerca das retaliações autorizadas pela Organização Mundial do Comércio (OMC). Limitou-se a dizer que a medida apropriada de resposta aos subsídios estadunidenses deveria afetar algum setor similar, não o da propriedade intelectual. Quando indagado sobre a redução dos subsídios aos produtores de algodão, afirmou que se trata de uma prerrogativa do Congresso estadunidense.

Durante sua reunião com Kirk, Celso Amorim deixou claro que o governo brasileiro ainda analisa a adoção de medidas de retaliação, preferindo aguardar por mudanças na política de subsídios “de modo a torná-la compatível com as regras da OMC”.

Reportagem Equipe Pontes

Fontes Consultadas:

Bridges Weekly Trade News Digest. US, Brazil Trade Envoys Talk Cotton, Doha. (23/09/2009). Vol. 13, N° 36. Disponível em: <<http://ictsd.net/i/news/bridgesweekly/55763/>>. Acesso em: 23 set. 2009.

Câmara Americana de Comércio. Ron Kirk: interesses comuns entre Brasil e EUA superam divergências. (18/09/2009). Disponível em: <[http://www.amcham.com.br/update/2009/uptdate2009-09-16e\\_dtml](http://www.amcham.com.br/update/2009/uptdate2009-09-16e_dtml)>. Acesso em: 20 set. 2009.

Confederação Nacional da Indústria. CNI defende renovação de preferências comerciais. (17/09/2009). Disponível em: <<http://www.cni.org.br/portal/main.jsp?lumaPageId=4028809713F827B10113F884BF592E30&luMI=servicocorporativo.agenciaindustria.detAgenciaIndustria&itemId=FF808081239C15120123C90ADFE72B16#Conteudo>>. Acesso em: 21 set. 2009.

Embaixada dos Estados Unidos no Brasil. Em visita ao Brasil, representante de comércio dos EUA ressalta parceria comercial Brasil e EUA. (18/09/2009). Disponível em: <<http://brasilia.usembassy.gov/?action=materia&cid=8312&itemmenu=>>. Acesso em: 21 set. 2009.

Office of the United States Trade Representative. Ambassador Ron Kirk Concludes Visit to Brazil. (18/09/2009). Disponível em: <<http://www.ustr.gov/about-us/press-office/press-releases/2009/september/ambassador-ron-kirk-concludes-visit-brazil>>. Acesso em: 20 set. 2009.

O Estado de São Paulo. Isenção ao Brasil não é "vitalícia", dizem os EUA. (18/09/2009). Disponível em: <[http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao\\_detalhe3.asp?ID\\_RESENHA=620330](http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao_detalhe3.asp?ID_RESENHA=620330)>. Acesso em: 19 set. 2009.

Valor Econômico. Brasil recebe com cautela proposta dos EUA para negociar acordo de comércio. (18/09/2009). Disponível em: <[http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao\\_detalhe3.asp?ID\\_RESENHA=620196](http://www.mre.gov.br/portugues/noticiario/nacional/selecao_detalhe3.asp?ID_RESENHA=620196)>. Acesso em: 19 set. 2009.

## Governo lança zoneamento da cana como “selo verde” do etanol

Esperado com ansiedade por diversos atores da indústria sucroalcooleira e do governo, o zoneamento da cana-de-açúcar foi lançado oficialmente no último dia 17. O programa deve funcionar como uma certificação para o etanol brasileiro, de forma a atestar sua sustentabilidade. Apesar da alta competitividade, a comercialização do produto é prejudicada em vários países em função da associação ao desmatamento da Amazônia. Com a proximidade da Conferência das Partes (COP 15), em Copenhague, a pressão sobre o governo brasileiro acerca das emissões causadas pelo desmatamento representam outro fator a motivar a implementação de políticas ambientais relacionadas a esta problemática (ver *Pontes Bimestral*, Vol. 5, No. 3, ago. 2009, <<http://ictsd.net/downloads/2009/08/pontesv5n3-final.pdf>>).

Sob o nome de zoneamento agrícola ou zoneamento de risco climático, o instrumento originalmente consistia em um estudo para avaliar o risco de prejuízo por danos à lavoura ou perda de colheita, com base principalmente em fatores climáticos. Já instituído para outras culturas, possuía caráter primordialmente técnico e não natureza de lei. O zoneamento da cana, por sua vez, será enviado como projeto de lei ao Congresso, como um conjunto de normas voltado a regulamentar a expansão do plantio, de forma a agregar requisitos econômicos, ambientais e sociais.

De acordo com o novo plano, o cultivo de cana fica proibido nas regiões da Amazônia, do Pantanal e do Alto Rio Paraguai, totalizando 81% do território do país. A inclusão da bacia do Rio Paraguai resultou de um consenso interno no governo, após a solução do embate entre os ministérios do Meio Ambiente (MMA) e da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), os quais discordavam acerca do avanço da cana sobre a região.

Além das áreas proibidas, o plano aponta outras em que o plantio não é recomendado. Desta

forma, a regulamentação incentiva a expansão para menos de uma décima parte do território brasileiro. Ainda assim, a área disponível para a cana deve ser aumentada de 8 milhões para 64 milhões de hectares. A expansão deve ocorrer em áreas degradadas e pastagens ociosas, concentradas nos estados de Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Paraná e São Paulo. O projeto veda, ainda, a realização de queimadas em áreas acima de 150 hectares.

A política de crédito representará importante ferramenta para o cumprimento das regulamentações, pois será orientada de acordo com o mapeamento contido no plano. Para as áreas não recomendadas, este seria o principal meio à disposição do governo para inibir o avanço da cana.

Uma das limitações do plano consiste na permissão para as expansões já programadas, mesmo nas regiões da Amazônia, Pantanal e Alto Rio Paraguai. Parte do acordo político que viabilizou a aprovação da regulamentação – e apoiada no princípio de proteção aos interesses baseados em contratos já consolidados –, esta previsão despertou apreensão por parte de observadores ambientalistas.

Carlos Minc, ministro do meio ambiente, elogiou o projeto como plano que promoverá a criação de empregos e preservação dos biomas. Segundo ele, apenas a restrição das queimadas reduzirá emissões de gases de efeito estufa (GEEs) equivalentes às de 2,2 milhões de veículos leves no período de um ano.

Além de responder às recomendações de entidades como a Organização das Nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO, sigla em inglês) por padrões para a agricultura que harmonizem as demandas alimentares, sociais, ambientais e energéticas, o zoneamento representa um trunfo para Copenhague. “A expansão de áreas para produção de etanol, com os critérios adotados, transforma o projeto de expansão de áreas para o plantio de cana-de-açúcar em uma grande contribuição do Brasil para o mundo no que diz respeito à produção de energia limpa”, concluiu Minc.

O documento do zoneamento agroecológico da cana-de-açúcar pode ser acessado em: <[http://www.cnps.embrapa.br/zoneamento\\_cana\\_de\\_acucar/ZonCana.pdf](http://www.cnps.embrapa.br/zoneamento_cana_de_acucar/ZonCana.pdf)>.

Reportagem Equipe Pontes

Fontes consultadas:

Ministério do Meio Ambiente. *Projeto do governo proíbe expansão da cana no Pantanal e na Amazônia*. (17/09/2009). Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/sitio/index.php?ido=ascom.noticiaMMA&codigo=5124>>. Acesso em: 19 set. 2009.

O Estado de São Paulo. *Projeto proíbe cana em 81% do País*. (18/09/2009). Disponível em: <[http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20090918/not\\_imp437008,0.php](http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20090918/not_imp437008,0.php)>. Acesso em: 19 set. 2009.

Valor Econômico. *Plano de zoneamento da cana quer "esverdear" o etanol*. (17/09/2009).

5 a 9 de outubro

Grupo de Negociações sobre Facilitação ao Comércio

7 e 9 de outubro

Órgão de Revisão de Políticas Comerciais do Chile

8 de outubro

Comitê sobre Orçamento, Finanças e Administração

12 de outubro

Comitê sobre Comércio e Desenvolvimento

### Unctad

Informações:

<<http://www.unctad.org/Templates/StartPage.aspx?intItemID=2068>>

28 de setembro a 9 de outubro

Curso de formação sobre Segurança Eletrônica  
Local: Túnis, Tunísia

7 a 9 de outubro

25ª Sessão do Grupo de Trabalho Intergovernamental de Especialistas sobre Padrões Internacionais de Contabilidade e de Relatórios

8 a 9 de outubro

Consulta Aberta sobre Mecanismos Financeiros para Resolução dos Desafios concernentes à Tecnologia da Informação no contexto do Desenvolvimento

## EVENTOS e INFORMAÇÕES ÚTEIS

### Fóruns Multilaterais

#### OMC

Local: Genebra, Suíça.

Informações:

<[http://www.wto.org/meets\\_public/meets\\_e.pdf](http://www.wto.org/meets_public/meets_e.pdf)>.

28 a 30 de setembro

Fórum Público da OMC – Problemas globais, soluções globais: rumo a uma melhor governança global

2 de outubro

Comitê sobre Acesso a Mercados

5 a 9 de outubro

Conselho sobre Comércio de Serviços

### Fóruns Regionais

#### Mercosul

Local: Montevidéu, Uruguai

Informações:

<<http://www.mrree.gub.uy/gxpsites/hgxpp001?7,1,699,O,S,0,,&seccion=3>>

5 e 6 de outubro  
Encontro para Elaboração de Plano Estratégico para Segurança Alimentar

6 e 7 de outubro  
IV Reunião do Grupo de Trabalho para Revisão das Regras do Fundo para a Convergência Estrutural e Fortalecimento Institucional do Mercosul (FOCEM)

7 e 8 de outubro  
Reunião de Coordenação de Relacionamento Externo

8 e 9 de outubro  
Reunião Ordinária do Subgrupo de Trabalho No. 15 – “Minas”

14 de outubro  
V Reunião do Grupo de Integração Produtiva

### Cepal

Local: Santiago, Chile  
Informações:  
<<http://www.eclac.org/noticias/calendarioactividadades/>>

5 de outubro  
Seminário Preparatório para a Cúpula União Europeia, América Latina e Caribe

### OCDE

Informações:  
<[http://www.oecd.org/document/49/0,3343,en\\_2649\\_34487\\_32618737\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.oecd.org/document/49/0,3343,en_2649_34487_32618737_1_1_1_1,00.html)>

5 e 6 de outubro  
Seminário sobre Barreiras Técnicas ao Comércio: promovendo boas práticas e apoiando a abertura de mercados  
Local: Paris, França

6 e 7 de outubro  
Reunião anual do Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional  
Local: Istambul, Turquia

7 e 8 de outubro  
Conferência sobre Análise de Dados Estatísticos sobre Patentes como base para Decisões Políticas

Local: Viena, Áustria

7 a 9 de outubro  
Fórum Mundial sobre Energia Sustentável  
Local: Leon, México

---

## Informações Úteis

### ACWL abre vaga para consultor sobre OMC

O Centro Consultivo sobre Direito na OMC (ACWL, sigla em inglês), organização internacional de caráter público, abriu processo de seleção para uma vaga de consultor. Independente da OMC, o ACWL foi estabelecido em 2001 com o objetivo de oferecer consultoria legal sobre as normas da referida Organização, treinamento sobre tais normas a países em desenvolvimento (PEDs) e desenvolvidos (PDs) e apoio em procedimentos de soluções de disputas na OMC. Dentre as funções do consultor, destaca-se a elaboração, sob a supervisão do diretor executivo do ACWL, de documentos de posição sobre temas relacionados à OMC, bem como documentos de encaminhamento e posicionamento direcionados a painéis e ao Órgão de Apelação. Além disso, o consultor conduzirá programas de treinamentos no âmbito do ACWL. Os interessados devem ter Bacharelado em Direito, ao menos três anos de experiência prática em normas da OMC, boa compreensão de temas econômicos pertinentes à Organização, inglês fluente e habilidade em comunicação e apresentação, entre outras características. O processo de candidatura envolve o preenchimento de ficha disponível em <[www.acwl.ch](http://www.acwl.ch)>. Esta deve ser enviada com os demais documentos especificados no *site* até 31 de outubro ao endereço: The Executive Director; Advisory Centre on WTO Law (ACWL); Avenue Giuseppe-Motta 31-33; Case Postale 132; 1211 Geneva 20; Switzerland. Para mais informações, ver: <[www.acwl.ch](http://www.acwl.ch)>.

### FAPESP oferece bolsa de pós-doutorado na área ambiental

O Projeto temático “Crescimento urbano, vulnerabilidade e adaptação: dimensões ecológicas e sociais de mudanças climáticas no litoral de São

Paulo”, apoiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) abriu vaga para bolsa de Pós-Doutorado. Trata-se de projeto sobre mudanças climáticas de caráter interdisciplinar, uma vez que na interface das ciências sociais com as ecológicas. O pesquisador integrará a equipe a partir de 1º de novembro e terá suas atividades direcionadas à análise de vulnerabilidades, mitigação e possibilidades de adaptação de cidades no Litoral Norte do Estado de São Paulo, com o intento de identificar e propor alternativas mais apropriadas ao desenvolvimento local e regional. O valor da bolsa é de R\$ 4.508,10. A vaga exige título de doutor em economia ecológica, economia de recursos naturais ou campo associado. O interessado deve enviar currículo, histórico escolar dos cursos de pós-graduação e uma carta sobre a experiência e interesse no tema até 30 de setembro, aos cuidados do professor Daniel Joseph Hogan, dos Núcleos de Estudos de População (Nepo) e de Estudos e Pesquisas Ambientais (Nepam) da Universidade Estadual de Campinas, pelo e-mail <hogan@nepo.unicamp.br>. Para mais informações, ver: <www.fapesp.br/oportunidades/hogan.pdf>.

### **6º Congresso de Meio Ambiente da Associação de Universidades Grupo Montevideu**

Entre 5 e 8 de outubro, será realizado, na Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), o 6º Congresso de Meio Ambiente da Associação de Universidades Grupo Montevideu (AUGM), estruturado em torno de três eixos: “Gestão e Tecnologia Ambiental”, “Sociedade e Ambiente” e “Biodiversidade”. O evento reunirá pesquisadores brasileiros, argentinos, bolivianos, chilenos, paraguaios e uruguaios. O evento terá cinco palestras, quatro mesas-redondas, três sessões de apresentação de trabalhos em pôster e cinco sessões principais de apresentação de trabalhos na forma oral. Para mais informações, ver: <www.ambiente-augm.ufscar.br>.

### **Revista Direito GV abre chamada de artigos**

A Revista Direito GV abriu, em finais de maio, chamada de artigos sobre “Metodologia de ensino do Direito”. A ideia surgiu da multiplicação de espaços de ensino do Direito. Atualmente, existem

mais de mil cursos jurídicos no país. Esse quadro favorece reflexões sobre sua abordagem em sala de aula e sobre métodos que contribuam para a formação e capacitação do aluno do curso de Direito frente a esta nova conjuntura. Serão bem vindos textos inéditos que contribuam com discussões teóricas acerca das formas de avaliação, da metodologia e métodos de ensino do direito. Também serão considerados relatos que problematizem experiências individuais em sala de aula e que venham a contribuir, portanto, com essa proposta. Os textos – que podem ser escritos em português, inglês ou espanhol – deverão ser enviados para <revistadireitogv@fgv.br> até 13 de outubro de 2009.

### **Conferência de Budapeste abordará avaliação de desenvolvimento sustentável**

A próxima conferência da série de treinamentos e conferências organizadas pela EASY-ECO ocorrerá entre os dias 16 e 18 de outubro em Budapeste (Hungria). A Conferência de Budapeste de 2009 tem por tema “Perspectivas de *Stakeholders* na avaliação do desenvolvimento sustentável”, como foco em ligações entre responsabilidade social corporativa (CSR, sigla em inglês) e gestão de avaliação de sustentabilidade no domínio corporativo da Europa.

### **Banco Interamericano de Desenvolvimento promove curso sobre comércio e integração**

O Banco Interamericano de Desenvolvimento abre inscrições para o primeiro curso executivo sobre comércio e integração realizado pela instituição. O escopo da iniciativa consiste em oferecer aos governos da região uma visão que permita fortalecer a integração da região e sua inserção internacional, bem como fazer frente à atual crise econômica. Os participantes terão a chance de discutir com especialistas sobre questões específicas e debater com funcionários de alto nível dos governos da região. Maiores informações podem ser obtidas pelo email: <jalmeida.iadb.org>.