

REDE NOSSA SÃO PAULO

Este documento faz parte do
Repositório Digital da
Rede Nossa São Paulo

www.nossasaopaulo.org.br

Facebook, Youtube e G+: Rede Nossa São Paulo e
Programa Cidades Sustentáveis

Twitter: @nossasaopaulo @cidsustentaveis

São Paulo, 2 de dezembro de 2008

Com relação à última divulgação pública da Petrobras sobre a questão do diesel, a coalizão de governos e entidades da sociedade civil que esta subscrevem - composta por reconhecidas organizações de defesa do meio ambiente e do consumidor e pelo então Ministro do Meio Ambiente e presidente do CONAMA à época da aprovação da Resolução – vêm esclarecer, a quem possa interessar, que:

(i) a Resolução CONAMA 315/02 exige novos limites de emissão para veículos pesados vigentes a partir de 1º de janeiro de 2009, bem como estabelece para tanto o teor de enxofre contido no óleo diesel e as obrigações de cada parte envolvida (montadoras, Petrobras e ANP): até que norma brasileira equivalente fosse editada pela ANP, deveria se observar o disposto na Diretiva Européia 1999/96, que é clara ao dispor que o teor de enxofre no diesel deve ser de 50 ppm (art. 22 da Resolução e anexo IV da Diretiva). Assim, independentemente de regulamentação por parte da ANP, cabia à Petrobras investir em unidades de refino de óleo diesel e fornecer o referido combustível para as montadoras para realização de testes até 1º de janeiro de 2006 (art. 7º da Lei federal 8.723/93 e art. 18 da Resolução); às montadoras, a fabricação destes novos motores, utilizando-se para testes a especificação européia até a edição de norma brasileira. No caso de não fornecimento do combustível de testes por parte da Petrobras, poderiam obtê-lo junto ao mercado internacional. No caso de uma eventual necessidade de dispensa de suas obrigações, poderiam ter requerido ao IBAMA na forma do art. 34 da Resolução – o que não fizeram. À ANP, cabia especificar o combustível, valendo até então a Diretiva Européia. Nesse ínterim, Petrobras e montadoras não cobraram da Agência a especificação, certamente por entenderem desnecessário ou por estarem se beneficiando do atraso. Como visto, as obrigações são claras e autônomas, não existindo razão para justificar o não-investimento pela não-regulamentação.

(ii) as resoluções do CONAMA são fruto de longa participação e discussão pública. No caso da 315/02, consta da Ata da 39º Reunião Extraordinária do CONAMA, que aprovou referida Resolução, que a proposta foi negociada durante dois anos com todos os atores envolvidos, e que houve participação final da Petrobras, ANFAVEA e ANP. Sendo assim, não se pode alegar depois de passados sete anos que os prazos eram insuficientes ou que as obrigações eram desconhecidas.

(iii) as afirmações de que o Ministério Público Federal perdeu no judiciário e de que não havia definição do combustível na Resolução 315/02 são inverídicas. O nobre Juiz reconheceu a obrigatoriedade do diesel S-50 a partir de 1º janeiro de 2009. Determinou, por um lado, de que seria só para veículos novos, mas, de outro, que deveria estar disponível em pelo menos uma bomba em cada posto de combustível do país. O fornecimento de S-50 apenas para algumas cidades e de acordo com um cronograma tímido para os próximos anos – conforme estabelecido no TAC – destoa em muito do que foi determinado pelo judiciário, que entendeu que deveria ser para todo o país a partir de 1º de janeiro de 2009. Obviamente, caminhões e ônibus circulam em todo o território nacional e, abastecidos com diesel interior (S-2000), trafegam pelas regiões metropolitanas e centros urbanos. Quando se eliminou o chumbo tetraetila da gasolina isso não ocorreu apenas para as frotas cativas de algumas cidades. Os benefícios do S-50 para veículos antigos também existem e podem chegar a uma redução de 40% das emissões (resposta do Ministério de Desenvolvimento ao Requerimento de Informação do Deputado Arnaldo Jardim). Por conta do rápido Termo de Ajustamento de Conduta firmado, a discussão sobre se somente para veículos novos ou se para toda frota não chegou a ocorrer com mais profundidade no processo, o que poderia fazer com que o Tribunal Regional Federal ou sentença final do Juiz determinasse sua oferta para a toda a frota de pesados. Ademais, a próprio representante da entidade que colaborou tecnicamente na quantificação das emissões (Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA, André Ferreira), considerou que as medidas compensatórias do TAC “*estão muito longe de compensar as emissões que deixarão de ser abatidas por conta do não-cumprimento da resolução 315/02.*”

(iv) não procede o argumento de que não há prova sobre o impacto do enxofre na saúde humana. Pelo contrário: os estudos do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina da USP concluíram que o diesel contribui significativamente para episódios de óbitos e doenças cardiorespiratórias. Na mesma direção estão estudos da Organização Mundial da Saúde (Air Quality Guidelines, 2005) e relatórios do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Global Environmental Outlook, 2007). Não foi por menos que em 2002 se iniciou uma discussão nos Estados Unidos para se promover a redução de 97% do teor de enxofre nos combustíveis. Sobre a questão, a Petrobras promoveu em Assunção-Paraguai

(setembro de 2008) um seminário sobre a importância dos combustíveis para a redução de emissões veiculares e seu impacto na saúde e no meio ambiente.

(v) a questão foi levada ao Conselho Nacional de Auto-Regulamentação Publicitária-CONAR e ao Índice de Sustentabilidade Empresarial da BM&FBovespa a partir de manifestação formulada por membros desta coalizão que conta com diversos representantes da sociedade civil organizada e secretarias de meio ambiente, não constituindo uma perseguição individual e de cunho político-partidário.

Como visto, a questão não deve ser rotulada de partidária, mas sim enfrentada pelo respeito à legislação e pela defesa dos direitos à vida, à saúde e a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, essencial à sadia qualidade de vida. Parabenizamos pelo seu posicionamento firme nesse assunto e estamos à sua disposição para qualquer outra contribuição.

Atenciosamente,

Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Estado de Minas Gerais
JOSÉ CARLOS CARVALHO

Fórum Paulista de Mudanças Climáticas Globais e de Biodiversidade
FABIO FELDMANN

Secretaria do Verde e Meio Ambiente do Município de São Paulo
EDUARDO JORGE

Movimento Nossa São Paulo
ODED GRAJEV

Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor – IDEC
LISA GUNN

Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social
RICARDO YOUNG

SOS Mata Atlântica
MÁRIO MANTOVANI

Greenpeace – Brasil

MARCELO FURTADO

Amigos da Terra – Amazônia Brasileira

ROBERTO SMERALDI

Instituto Akatu

HÉLIO MATTAR

Fundação Brasileira para o Desenvolvimento Sustentável

ISRAEL KLABIN

Instituto Brasileiro de Advocacia Pública

GUILHERME PURVIN