

CARTA ABERTA AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA – LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA E AOS SENADORES E MINISTROS

O Governo federal e o Senado brasileiro podem se tornar cúmplice da morte de milhares de pessoas em todo o País se decidirem levar adiante um projeto que representa um retrocesso total à luta pela melhoria da qualidade do ar e pela saúde pública. No último dia 5 de agosto foi aprovado na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Casa o projeto que altera o art. 8º da Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, para permitir a comercialização de veículos de passeio movidos a diesel. De autoria do senador Gerson Camata (PMDB-ES), o projeto segue agora para avaliação da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

Hoje, o óleo diesel move a maioria dos veículos comerciais do País, mas não pode ser usado em carros de passeio. Se o referido projeto for realmente aprovado, a indústria automobilística ganhará o aval para incentivar o consumo do combustível que, sozinho, é responsável pela morte de pelo menos 6 pessoas todos os dias somente na cidade de São Paulo. A informação é da Faculdade de Medicina da USP, que vem alertando insistentemente para os perigos do ar contaminado para a saúde da população. Além disso, de acordo com o Dr. Paulo Saldiva, líder da equipe de pesquisadores da Faculdade de Medicina, o custo anual gerado pelas internações hospitalares decorrentes da poluição veicular para o Sistema Único de Saúde (SUS) é de R\$ 82.627.646,00 somente na Região Metropolitana de São Paulo. Se somarmos o total das regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre e Recife as despesas chegam a R\$ 129.497.569,00. Estima-se ainda que os custos de saúde ao ano na cidade de São Paulo são de US\$ 208.884.940,00 se levarmos em conta a perda de expectativa de vida. Cerca de 40% deste custo é devido ao diesel.

O principal problema do diesel brasileiro, de qualidade inferior, é a quantidade altíssima de enxofre – substância comprovadamente poluente e que impede o uso de sistemas modernos de controle de emissão como catalisadores e filtros. Para se ter uma idéia, na Europa o diesel tem concentração de enxofre de 10 partes por milhão (ppm). No Brasil, o combustível tem proporção de 500 ppm de enxofre nas grandes cidades (e 50 ppm na frota cativa de ônibus em algumas cidades brasileiras) e de 1.800 ppm no interior – e este corresponde a 65% do total comercializado no País! Uma resolução do Conama de 2002 previa a redução do enxofre no combustível brasileiro para 50 ppm em janeiro deste ano. Mas, a falta de interesse da ANP em regulamentar o assunto criou uma situação absurda que levou a Petrobras a não disponibilizar o combustível com as características necessárias requeridas para o controle da emissão e, conseqüentemente, as montadoras de veículos comerciais não cumpriram a legislação ambiental. O resultado deste descompromisso com a saúde e a qualidade de vida da população trouxe o assunto para a esfera do Ministério Público, que negociou um acordo envolvendo a Petrobrás, as montadoras e a Cetesb, adiando por quatro anos a adoção de limites de emissão de poluentes mais reduzidos e a disponibilização de combustível mais limpo em volumes adequados.

Ainda segundo a Faculdade de Medicina da USP, hoje, a grande maioria da frota movida a diesel no Brasil é formada por ônibus e caminhões, que representam não mais do que 10% do total de veículos circulantes. Entretanto, esse mesmo percentual é responsável por 50% da emissão de material particulado (do qual faz parte o enxofre) na atmosfera.

A proibição do uso de veículos leves a diesel no Brasil vem sendo questionada por setores da indústria automobilística. Argumentam que é injusto tolher a liberdade do consumidor em ter acesso a esse tipo de veículo que, supostamente, traria vantagens econômicas. Costumam também lembrar que os veículos a diesel tem preferência do consumidor na Europa e que hoje apresentam desempenho ambiental muito melhor que no passado. O que não esclarecem é que, devido à limitação de disponibilidade de combustível com baixo teor de enxofre, serão oferecidos ao consumidor brasileiro versões tecnologicamente ultrapassadas, diferentes daquelas atualmente vendidas na Europa, com emissão de poluentes muito maior. Oportuno lembrar que os veículos a diesel de passeio tem pouca aceitação em vários países desenvolvidos, principalmente nos EUA, Canadá e Japão, por serem considerados poluentes e barulhentos. Além de todas as razões acima expostas, nos surpreende o fato do Brasil, um País de matriz energética baseada essencialmente em energia limpa e renovável, admitir um retrocesso de proporções incalculáveis. Enquanto a grande maioria dos países no mundo busca alternativas para “descarbonizar” os combustíveis com o propósito de mitigar a emissão dos gases responsáveis pelo aquecimento global, o projeto de lei aponta para o outro lado, representando um anacronismo inexplicável. Incentivar o uso do diesel atualmente comercializado no País é ignorar o fato de sermos pioneiros na tecnologia flex para veículos de passeio. O etanol, segundo Alfred Szwarc (engenheiro mecânico, membro do conselho diretor da Associação Brasileira de Engenharia Automotiva), praticamente não contém enxofre e ainda emite 70% menos de gás carbônico que o veículo a diesel, o que gera ganhos significativos para o Meio Ambiente, além de preservar milhares de vidas.

É importante deixar claro que não se trata de um movimento contra o carro a diesel, mas, a favor da preservação ambiental e contra o incentivo ao uso do diesel atualmente disponível no País. Quando atingirmos padrões europeus de qualidade de combustível (com, no máximo 10ppm de enxofre e melhorias em vários itens que compõe a especificação do produto) e quando os motores a diesel oferecidos aqui puderem ser oferecidos com a mais moderna tecnologia de controle de emissão utilizada na Europa e nos Estados Unidos (estamos numa geração tecnológica anterior, embora o Brasil produza motores mais avançados para exportação), aí sim teremos um novo cenário para analisar a questão à luz da matriz energética e de compromissos nacionais para a redução de gases de efeito estufa.

Equivocam-se os que defendem os automóveis a diesel no Brasil baseando-se na realidade européia. Lá, o diesel vendido em todos os postos é de excelente qualidade. Além disso, seria impropriedade justificar a eventual introdução do carro a diesel a partir da experiência européia, pois o combustível utilizado naquele contexto é incomparável com aquele utilizado no Brasil, onde ainda domina uma geração tecnológica anterior e obsoleta, de combustível e motores, sem qualquer perspectiva realista de ser banida ou superada ao longo dos próximos anos.

Por enquanto, só nos resta pedir que os senadores brasileiros se manifestem publicamente contrários ao encaminhamento do referido projeto de lei e que, em favor da vida e do bem-estar do povo, impeçam que o Brasil continue permitindo, por razões eminentemente políticas e econômicas, que milhares de pessoas adoçam e até morram nas grandes cidades brasileiras.

São Paulo, 22 de setembro de 2009.

(Dia Mundial sem Carro)

Amigos da Terra – Amazônia Brasileira

ROBERTO SMERALDI

Greenpeace – Brasil

MARCELO FURTADO

Instituto Akatu

HÉLIO MATTAR

Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor – IDEC

LISA GUNN

Instituto Ethos de Empresas e Responsabilidade Social

RICARDO YOUNG

Movimento Nossa São Paulo
ODED GRAJEW

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

SOS Mata Atlântica
MÁRIO MANTOVANI