

A guerra do diesel mais limpo

Categories : [Reportagens](#)

Depois de deixar jornalistas e pesquisadores esperando por mais de uma hora, o ministro Carlos Minc deu início à 91ª Reunião do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), na manhã da última quarta-feira, em Brasília, com um discurso prá lá de repetido nos últimos dias: o de que nunca teve a intenção de prorrogar o prazo estipulado pela Resolução 315/02 do Conama - que dispõe sobre a quantidade de enxofre no diesel brasileiro e prevê o uso obrigatório do combustível com 50 Partes por Milhão (ppm) de Enxofre (S) para janeiro de 2009 – e que os que não estiverem de acordo com o documento responderão a processo do Ministério Público da União (MPU).

Durante sua fala – na qual fez questão de lembrar ponto a ponto os principais feitos de seus 100 primeiros dias à frente da pasta de Meio Ambiente –, Minc ressaltou que a única mudança na Resolução 315/02 será a antecipação de uma das etapas do documento, que prevê a obrigatoriedade do uso de diesel com 10 ppm de enxofre, de 2016 para 2012. A nova parte do texto deve ser votada em reunião extraordinária do Conama, convocada pelo ministro em caráter de urgência para a segunda quinzena de outubro. No próximo dia 17, a câmara técnica do Conselho deverá se reunir para avaliação do documento.

Com o discurso, Minc jogou um pouco de água fria em um debate acalorado que vem sendo mantido há vários meses e que tem como principais atores Petrobrás, Agência Nacional do Petróleo (ANP) e Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA).

História antiga

A Resolução 315/02 do Conama dispõe sobre a segunda fase do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve) e, além de determinar a produção de diesel com menor teor de poluentes, também obriga que a indústria de automotores forneça veículos adaptados ao novo combustível. Quando ela foi aprovada em 2002, a ANP assumiu a obrigação de especificar as diretrizes técnicas para o refino do diesel menos poluente, para que Petrobrás pudesse, então, iniciar sua produção.

O problema é que se passaram cinco anos até que a Agência resolvesse regulamentar a resolução, o que aconteceu somente em outubro de 2007. Desde então, deu-se início a um claro jogo de empurra entre os envolvidos. Petrobrás disse que não produziu o novo combustível porque esperava a regulamentação da ANP, e que só começaria seu fornecimento quando houvesse carros adaptados pela indústria automotiva. A Anfavea, por sua vez, alegava que já havia carros adaptados e que a culpa era da Petrobrás e ANP. A Agência Nacional do Petróleo, por seu turno, dizia que a transição do diesel mais poluente para aquele com baixos teores de enxofre não era tão simples e que envolvia sérios problemas de logística.

No meio do tiro cruzado, a única coisa que se tinha certeza era que o prazo de 2009 certamente não seria cumprido. Diante do cenário, [sociedade civil organizada e governos estaduais resolveram agir](#): ações judiciais foram abertas junto ao Ministério Público e até uma representação contra a Petrobrás chegou ao Conselho de Auto-regulamentação Publicitária (Conar), sob a alegação de que a estatal andava fazendo “propaganda enganosa” ao noticiar ações de sustentabilidade.

Panela de Pressão

Com o passar dos meses – e o gargalo cada vez menor no prazo para o cumprimento da Resolução 315/02 - a pressão sobre o Ministério do Meio Ambiente começou a aumentar. Em agosto, Petrobrás, ANP e Anfavea realizaram três rodadas de negociações com Minc para tentar negociar novos prazos. Segundo Maurício Broinizi, secretário-executivo do Movimento Nossa São Paulo, entidade que participou de duas das três rodadas, Minc tentou colocar “panos quentes” na situação, cedendo de um lado para ganhar de outro.

Durante a abertura da 91ª Conferência do Conama, o ministro garantiu que a história não foi bem assim. “Petrobrás, ANP e Anfavea pelo visto se enrolaram com o prazo”, analisou. Ele também disse que foi, sim, “pressionado” a estender os prazos, sem especificar por quem, mas que o ministério não cederá. Para Broinizi, a figura de bom moço só apareceu depois que repercutiu na mídia a notícia de que um “acordo” havia sido firmado. “Ele voltou atrás por causa da pressão da sociedade”, analisa o secretário-executivo.

Segundo o representante do Movimento Nossa São Paulo, antecipar a etapa S-10 para 2012 não é a solução, já que as consequências da má qualidade do ar nas capitais estão sendo sentidas agora. O correto, para ele, seria pressionar ainda mais as entidades para que cumpram o prazo de 2009. “Se elas não se prepararam, que arrumem uma solução, que importem o combustível [...] É óbvio que foi negligência delas, não estamos falando com pobres coitadas”, avalia. Atualmente, a estimativa é que, só em São Paulo, morram cerca de 3 mil pessoas todos os anos por problemas decorrentes da poluição.

Já para André Ferreira, diretor-presidente do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IMAIE), discutir prazos para diminuição da quantidade de enxofre no diesel ou apontar culpados pelo não cumprimento da resolução é apenas uma maneira simplista de encarar o problema. Segundo ele, o que existe no Brasil é um “conflito de interesses” entre regulação ambiental e regulação energética. “Nos EUA, quem diz a qualidade do diesel é a Agência de Proteção Ambiental, a EPA. No Brasil, quem regula combustível é a ANP, e as emissões o IBAMA. Isso é uma diferença brutal”, avalia.

Segundo ele, os avanços no controle de emissões de veículos vão exigir um maior “entendimento” do mercado de combustíveis. Isto é, o fortalecimento da ligação entre as duas regulações. “Esse contraste ficou muito claro agora [com as discussões sobre prazos]”, diz. Para

Ferreira, se a saída encontrada por Minc for uma proposta semelhante à Resolução 315, que o governo garanta, pelo menos, que ela seja cumprida. “A sociedade precisa de sinais concretos de que essa [nova resolução] não vai seguir o mesmo caminho da outra”.

Algumas Repercussões

Os governos do Estado e do município de São Paulo, o Fórum Paulista de Mudanças Climáticas e uma série de outras entidades – como o Instituto de Defesa do Consumidor (Idec), Greenpeace e SOS Mata Atlântica – apresentaram recentemente uma denúncia contra o governo federal junto à Organização dos Estados Americanos (OEA), pedindo que tome providências no sentido de garantir o direito à vida.

As entidades também preparam ações perante o Global Reporting Initiative (GRI) e Transparência Internacional, questionando a publicidade feita pela Petrobrás, na qual ela afirma ser a empresa mais transparente do mundo. Os documentos ao GRI e Transparência Internacional serão entregues na próxima semana.

Depois de as entidades denunciarem a Petrobrás ao Conar, no final do ano passado, a estatal restringiu a divulgação de suas informações no processo sob a alegação de que estariam protegidas por sigilo de Estado. Na ocasião, o grupo entrou com recurso, que foi indeferido pelo secretário executivo do Conselho, Edney Narchi.

No próximo dia 22, o Movimento Nossa São Paulo realizará um Ato Público exigindo o cumprimento da Resolução 315/02. Na ocasião, uma pesquisa sobre mobilidade que está sendo realizada pelo Ibope será apresentada. “Vamos até as últimas consequências para que cumpram a Resolução”, diz Maurício Broinizi. O Ato Público será realizado no SESC Consolação, às 10h.