

São Paulo, 16 de setembro de 2020

À(o) Senhora(o)
NOME DO DESTINATÁRIA(O)
Membro do Conselho Nacional do Meio Ambiente

Prezados Senhora(o) Conselheira(o),

Tendo em vista o pedido público da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) de postergar, pela segunda vez, o prazo de implantação das próximas fases do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), A Coalizão Respirar, denominação sob a qual reúnem-se mais de 20 organizações da sociedade civil que atuam em prol da melhoria da qualidade do ar em cidades brasileiras, vem solicitar o compromisso deste colegiado e do governo brasileiro com a defesa da vida e do meio ambiente, no sentido de manter os prazos já estabelecidos para o Proconve.

Como é de seu conhecimento, pela Resolução CONAMA nº 490/2018, que trata do controle de poluentes para veículos pesados, a fase P-8 estabelece o ano de 2022 para a homologação de novos modelos e 2023 para as vendas de novos veículos. Já a Resolução CONAMA nº 492/2018, que trata do mesmo objeto para veículos leves, define que as fases L-7 e L-8 serão implementadas, progressivamente, de 2022 até 2031.

Ambas resoluções, publicadas em novembro e dezembro de 2018, ocorreram após mais de dois anos de intenso debate entre Ministério do Meio Ambiente, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) e fabricantes, bem como representantes de estados e da sociedade civil, e com prazos aprovados pela própria Anfavea à época. Tratou-se, portanto, de uma medida urgente e necessária para recuperar os anos de atraso entre os diversos setores da sociedade para finalmente alcançarmos um patamar de tecnologia para veículos motorizados que garantisse uma efetiva redução da poluição do ar, estabelecendo as condições necessárias para uma futura melhora na saúde da população, especialmente de áreas urbanas e das camadas mais vulneráveis. Ou seja, a salvaguarda de milhares de vidas. Porém, o pedido da associação de fabricantes de veículos é que, para a P-8, os prazos acima mencionados sejam adiados em três anos.

A tecnologia exigida pela nova fase P-8, denominada Euro VI, é adotada na Europa desde 2013 e já é utilizada atualmente em mais de 44% dos veículos pesados novos produzidos em todo o mundo. Portanto, trata-se de uma tecnologia conhecida e testada. Ressaltamos que os fabricantes de veículos pesados que ora vêm a público solicitar a postergação da implementação da fase P-8 no Brasil têm matrizes no exterior que já seguem esse padrão desde 2012.

Cabe perguntar a estas empresas e seus CEOs se existem razões ou diferenças entre os povos para condenar nossa população a respirar um ar mais poluído e nocivo, tendo em vista que, com a adoção do Euro VI, seriam evitadas cerca de 90% das emissões de material particulado e NOx¹.

Os principais mercados automobilísticos, cientes de seus benefícios para o meio ambiente, já migraram para o Euro VI ou migrarão num horizonte de curto prazo, restando ao Brasil a desconcertante posição de último país entre os maiores mercados a avançar nessa direção.

Criado em 1986, o Proconve já vinha aceitando a defasagem de três a quatro anos em relação a países da Europa e aos Estados Unidos para implementar as tecnologias mais seguras e menos poluidoras. A resolução de 2018 já significou um novo atraso, para 10 anos, em relação a esses países. Cumpre lembrar que, com o novo adiamento solicitado pela Anfavea, os impactos negativos perdurarão, no mínimo, pelos próximos 30 anos enquanto circularão veículos excessivamente poluidores se comparados aos previstos na fase P-8.

O órgão gestor ambiental do Estado de São Paulo, a Cetesb, agente técnico conveniado do Proconve para o Ibama, após receber o pedido da Anfavea, elaborou parecer técnico posicionando-se contrariamente (doc. 01). Estudos também demonstram que a manutenção dos prazos vigentes para a renovação da frota de ônibus e caminhões em 30 anos no Brasil resultará em 148 mil vidas salvas a um custo evitado em perda de produtividade estimado em R\$ 63,4 bi².

¹ ICCT. **Norma Proconve P-8 de emissões no Brasil**. Fevereiro de 2019. Disponível em <https://theicct.org/sites/default/files/publications/P8_emission_Brazil_policyupdate_20190227.pdf>. Acessado em 14/09/2020.

² Vormittag *et al.* **Avaliação do impacto da implementação da fase P-8 do PROCONVE para a frota de veículos pesados na saúde pública com sua respectiva valoração econômica**

De outro lado, estudos apontam que cada ano de atraso do início da implementação dos novos padrões de controle de emissões poderá resultar em 2.500 mortes anuais prematuras³. Vidas que podem ser poupadas, caso uma tecnologia totalmente acessível e disponível passe a ser utilizada no país, conforme preveem as normas em vigor

É inadmissível, portanto, que um novo adiamento, com impactos significativos na saúde dos brasileiros, venha à tona novamente. Mais ainda valendo-se do subterfúgio de supostos impactos econômicos (não comprovados pela Anfavea) decorrentes de uma das maiores emergências de saúde pública da história recente da humanidade. Condição esta que deveria nos levar exatamente para o sentido contrário ao pedido da Anfavea: por um caminho mais justo nas suas dimensões sociais e ambientais, uma vez que inúmeros estudos científicos apontam que os efeitos nocivos da poluição afetam de forma mais grave crianças⁴, idosos, gestantes e populações mais vulneráveis.

Vale reforçar que o argumento de cunho econômico utilizado pela Anfavea não se sustenta. Além do fato de os países desenvolvidos onde as fabricantes automotivas já atuam - como Estados Unidos, Canadá, Japão, Coreia do Sul e União Europeia - utilizarem o padrão Euro VI há muitos anos, países em desenvolvimento que também estão passando pela mesma crise gerada pelo impacto do novo coronavírus, como a Índia, mantiveram seu compromisso de avançar com o sistema Euro VI, assim como Colômbia e Peru pretendem adotá-lo em 2023.

Além disso, o pedido da Anfavea penalizará a própria cadeia produtiva de veículos automotores nacional. Isso porque fabricantes e fornecedores de partes e

em seis regiões metropolitanas brasileiras. Instituto Saúde e Sustentabilidade – ISS, junho de 2019. Disponível em <https://www.saudeesustentabilidade.org.br/wp-content/uploads/2019/06/PROCONVE_ISS_ICCS_2019.pdf> Acessado em 14/09/2020.

³ Miller, Joshua, Cristiano Façanha. **Análise De Custo-Benefício Da Norma P-8 De Emissões De Veículos Pesados No Brasil.** The International Council on Clean Transportation – ICCT, março de 2016. Disponível em <<https://theicct.org/sites/default/files/P-8%20Portuguese%20White%20Paper%20vFinal.pdf>> Acessado em 14/09/2020.

⁴ OMS. **Inheriting a sustainable world? Atlas on children's health and the environment.** 2017. Disponível em <<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/254677/1/9789241511773-eng.pdf>> Acessado em 15/09/2020.

peças já têm investido para cumprir com o disposto nas regulamentações, revelando que parte do setor se mantém fiel ao seu compromisso com as regras vigentes e que houve tempo suficiente para essa preparação.

Sob este viés, portanto, postergar o Proconve mais uma vez significará, do ponto de vista econômico, colocar o Brasil na vanguarda do atraso em termos de tecnologia veicular para redução de emissões. Situação essa que tem repercussões negativas em mercados externos mais exigentes, indo de encontro ao movimento das democracias com economias mais pungentes do mundo de buscar uma retomada verde de suas atividades produtivas e exigir o mesmo de seus parceiros comerciais.

Despedimo-nos, na certeza de que este espaço democrático e crítico cumprirá seu papel na defesa do meio ambiente e da proteção à vida de milhões de brasileiros, e zelando para que as decisões de estado sejam tomadas pautadas em evidências científicas e em valores humanísticos, sem os quais nenhuma economia deveria se sustentar.

Integram a **COALIZÃO
RESPIRAR**, dentre outras instituições:

The International Council on Clean Transportation-**ICCT**

Instituto **Alana**

Instituto de Energia e Meio Ambiente-**Iema**

Famílias pelo Clima

Climainfo

Purpose

União de Ciclistas do Brasil-**UCB**

Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento-**ITDP Brasil**;

Instituto Saúde e Sustentabilidade-**ISS**

Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor-**Idec**

Rede **Nossa São Paulo**

Instituto Clima e Sociedade-**ICS**

Instituto **Corrida Amiga**

Associação **Ciclocidade**

