



Ofício PROAM 01_170119

São Paulo, 17 de janeiro de 2019

Ref: Parecer de Vista PROMOT M5 – Processo 02000.013412/2018-72

Excelentíssima Senhora

Adriana Sobral Barbosa Mandarino

Diretora do Departamento de Apoio ao Conama - DCONAMA

Brasília - DF

Excelentíssima Senhora Diretora

Cumprimentando-a, encaminho o parecer do pedido de vista referente ao PROMOT M5.

Colocamo-nos à sua disposição.

Atenciosamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Carlos Alberto Bocuhy", with a long horizontal line extending to the right.

Carlos Alberto Hailer Bocuhy

PROAM-Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental

Presidente



Parecer PROAM sobre PROMOT M5 - Processo 02000.013412/2018-72

O presente documento visa a apresentar uma síntese detalhada dos aspectos técnicos mais relevantes e algumas considerações sobre os recentes trâmites no Conama da proposta da nova fase PROMOT M5.

O Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental – PROAM participou das discussões que se desenvolveram na CT, com a participação e assessoria técnica do Eng. Olímpio Alvares Junior, fazendo registro dos depoimentos e debates entre os membros da CT e os especialistas que contribuíram ativamente ao longo dos trabalhos. Concluímos pela necessidade de pedido de vista, com o objetivo de apontar as lacunas e distorções existentes na minuta final. Desta forma, estamos apresentando ao Conama aspectos comprovados sobre a insuficiência da minuta do ponto de vista protetivo ao ambiente e à saúde pública.

Conceitos sobre a contribuição das motocicletas com a poluição urbana e a importância da integridade operacional dos catalisadores ao longo da vida útil das motos

Segundo os fatores médios de emissão de escapamento publicados pela Cetesb, as motocicletas mais novas têm fatores de emissão de compostos orgânicos voláteis (HC), tóxicos 5 vezes maiores que aqueles dos automóveis de última geração. Se essa comparação for feita com motocicletas de gerações anteriores - que ainda não eram equipadas com sistemas de injeção eletrônica e catalisadores - essa proporção pode chegar a 10 ou 15 vezes.

O HC é um poluente por si só tóxico é um dos dois precursores da formação do ozônio troposférico – O₃, elemento tóxico, que além de afetar a saúde de humanos e animais que o aspiram, causa degradação do patrimônio vegetal, como se fora uma praga. O outro precursor de formação do O₃ troposférico, também emitido em grandes quantidades pelos veículos automotores, incluídas as motos, são os óxidos de nitrogênio (NO_x), também por si só tóxicos.

O O₃ só é desejável na estratosfera, a cerca de 30 mil metros de altitude, onde exerce a função de escudo contra as danosas radiações ultravioleta, que em maior intensidade, podem causar câncer de pele.

Os catalisadores veiculares chegam a reduzir drasticamente os fatores de emissão de HC e NO_x dos veículos automotores, em níveis superiores a 98% nos automóveis e 85% nas motocicletas; têm assim um papel crucial e insubstituível nos programas de controle da poluição veicular, devendo ter sua eficiência garantida até o final da vida útil esperada para os escapamentos - pois são parte integrante desses.



A integridade física e eficiência dos catalisadores das motocicletas também consta como componente fundamental nas estratégias de combate à poluição do ar. Vejamos o exemplo de São Paulo; são cerca de 900 mil motos em circulação na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) com 20 milhões de habitantes; estima-se que mais de 200 mil dessas motos operam no sistema de moto-frete, com intensidade de uso média anual várias vezes maior que as de uso para transporte pessoal ou lazer.

As motos emitem cerca de 12% do total dos HC da frota, diz o Relatório de Qualidade do Ar da Cetesb de 2017. Considere-se ainda, que mais da metade da população brasileira - cerca de 104 milhões de pessoas, estão expostas a altos níveis de contaminação atmosférica, em 6% das cidades do País, em grandes conglomerados urbanos. 50 milhões de pessoas vivem em grandes capitais, muitas delas apresentando altíssimos níveis de contaminação.

A diferenciada intensidade de uso das motos brasileiras

Tomando por base o estudo da Cetesb que avalia a quilometragem rodada pela frota de motociclos na cidade de São Paulo (representativa de outras grandes cidades brasileiras), a média anual é de cerca de 12 mil km/ano. Isso inclui as que rodam diariamente (moto-frete e transporte pessoal) e aquelas utilizadas principalmente aos finais de semana e feriados para lazer, que ficam estacionadas a maior parte do tempo nas garagens das residências.

Em outro levantamento, realizado pelo Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, cerca de 30% dos profissionais do moto-frete declararam rodar entre cerca de 40 e 60 mil km/ano - o que agrava muito o impacto desses veículos nas emissões atmosféricas, tanto pela quantidade de quilômetros rodados, quanto pela rápida degradação das condições de manutenção desses veículos, bem como pelo desgaste acelerado de peças e, especialmente, dos catalisadores, cuja operacionalidade, como já dito, é vital para uma eficiente (e drástica) redução das emissões das substâncias tóxicas dos motores a combustão.

No que se refere à quantidade de horas em cima da motocicleta, 30% dos usuários cumprem jornada acima de 10 horas, enquanto os que utilizam a motocicleta como meio de transporte e lazer, pilotam de 2 a 3 horas/dia, o que oferece uma medida da cruel exposição dos próprios motociclistas (especialmente os do motofrete) às emissões tóxicas e cancerígenas do tráfego. Com certos cuidados, esses parâmetros e comportamentos de São Paulo podem ser extrapolados para outras grandes cidades brasileiras.

É importante enfatizar, que as condições de uso das motos no Brasil são tipicamente brasileiras - assim como a jabuticaba e a cultura dos veículos movidos a etanol (Proálcool).



A intensidade média de uso desses veículos na Europa, por exemplo, devido a razões culturais e climáticas, é de apenas cerca de 6.500 km/ano (cerca de metade da rodagem média típica no Brasil) e as condições de manutenção dos veículos nos países desenvolvidos são também muito distintas das brasileiras - bem melhores, é claro, dadas a cultura, a educação, o poder aquisitivo dos usuários e a existência de rigorosos programas de inspeção veicular obrigatória, que ajudam a manter os motocicletas com emissões mínimas.

Distorção regulatória histórica: a curta durabilidade dos catalisadores brasileiros

Consideradas essas diferenças decisivas entre Brasil e Europa, não faz sentido, que tenhamos um catalisador cuja operacionalidade seja garantida apenas por 18 mil km, como tem sido exigido para os motocicletas menores no PROMOT 4 (Resolução Conama 432/2011); ou mesmo uma garantia de eficiência apenas por 20 mil km, que é a atual proposta de “melhoria”, flagrantemente irrelevante e até irônica, que os fabricantes e importadores de motocicletas querem continuar a impor aos pulmões dos brasileiros: 2 mil km a mais, de fato, não implica melhoria nenhuma na qualidade dos catalisadores. Trata-se, na verdade, de uma proposta que não combina com a origem cultural dos japoneses, maiores fabricantes de motocicletas do planeta. De fato, esses 20 mil km equivalem a apenas 18 meses de uso do veículo! No caso do motofrete, isso significa ter a operacionalidade do catalisador garantida por apenas seis meses! Após este período, a totalidade dos gases emitidos pelo motor passam a ser lançados na atmosfera. Ou seja, as motos passam a ser 100% poluentes.

O que é incompreensível, até mesmo para qualquer gestor com um nível mínimo de bom senso e zelo ao próximo, é que uma proposta sem fundamento técnico, danosa e vazia, como essa, tenha passado pelas Câmaras Técnica e Jurídica do Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama, com apoio dos próprios agentes governamentais de controle da poluição do ar: o Ministério do Meio Ambiente, o Instituto Brasileiro de Recursos Naturais Renováveis - Ibama, os órgãos ambientais estaduais e os municipais, representados pelas suas respectivas associações nacionais, e até mesmo o Ministério da Saúde. Afinal o Conama tem, em princípio, a missão institucional precípua de formular políticas protetivas para o meio ambiente e a saúde dos brasileiros.

O Conama e seus membros da área governamental, fecharam os olhos para a gravidade dessa situação, há muitos anos denunciada por especialistas e apresentada em detalhes ao próprio Conama pela sociedade civil; um catalisador inoperante, faz as emissões de poluentes (tóxicos e precursores da formação do O₃) aumentarem em até oito vezes.

<http://www.oecocidades.com/emissoes-de-motocicletas-licenca-para-matar/>



Catalisador "vencido" - uma "saia justa" no motociclista de baixa renda

As consequências para o meio ambiente e para a economia popular desses atos regulatórios são de fato perversas. Vejamos o caso particular de um motofretista que adquiriu recentemente uma moto nova - uma situação que pode certamente representar a realidade de centenas de milhares de usuários brasileiros de baixa renda. Para uma moto seminova, de seis a doze meses, reprovada na inspeção obrigatória anual, o tubo de escapamento, que contém o catalisador inoperante, a ser precocemente substituído, estaria praticamente novo. Esse motofretista, em doze meses, pode rodar cerca de 40 mil km, mas o catalisador - conforme o regulamento do Conama - tem garantia de eficiência na redução dos poluentes por apenas 18 mil km ou na melhor das hipóteses, 20 mil km, que é a proposta atual da indústria. Para ser aprovado na reinspeção, o proprietário é obrigado a comprar um escapamento novo - e de boa qualidade. Lembramos que o catalisador é parte integrante, fundido no sistema de escapamento - ele não é destacável.

Mas, um escapamento original de boa qualidade custa de 500 a 1.000 reais; e bem acima disso para as motos maiores. Essa situação não faz sentido, principalmente, porque um escapamento (o tubo de escapamento, externo ao catalisador) original de boa qualidade dura em média 60 mil km; depois disso, começa a corrosão e degradação avançada, o que, em situações normais, indica ao usuário que é hora de trocar a peça.

Fica, portanto, evidente, que um programa eficiente de controle de poluição como a inspeção veicular seria incongruente com o projeto do veículo - configurando um contrassenso desastroso - algo inconcebível para uma sociedade civilizada e com gestores atentos.

O correto dimensionamento da durabilidade dos catalisadores

Na verdade, a regra de ouro universal do dimensionamento de engenharia da operacionalidade dos catalisadores, é que eles durem ao menos 5 anos - o que equivale para a média de rodagem brasileira de 12 mil km/ano, a 60 mil km em uso normal moderado, com eficiência plena. Ou seja, o dimensionamento correto da operacionalidade do catalisador garantirá que o veículo, estando em boas condições de manutenção, atenda os limites de emissão do PROMOT (limites de homologação do veículo quando novo) ao longo do período da durabilidade do catalisador em situação normal de uso: 5 anos ou 60 mil km no Brasil.

Assim, o usuário deve trocar seu escapamento (com catalisador integrado) por um novo, somente quando o escapamento estiver degradado, velho, em más condições - ou seja, depois de cerca de 5 anos de uso ou 60 mil km, o que ocorrer primeiro. Aí sim, o projeto do catalisador, do tubo de escapamento (que contém o catalisador fundido à peça) e a regulamentação da inspeção veicular, serão componentes harmônicos de um mesmo sistema de engenharia, que inclui o veículo, seus componentes, suas emissões, a inspeção veicular e o meio ambiente.



Do contrário, o motoboy seria obrigado a comprar um escapamento novo com catalisador operacional a cada inspeção veicular anual. Imagine-se um usuário de moto frete ter que comprar um escapamento original de boa qualidade por ano! Isso seria definitivamente inviável do ponto de vista econômico, do direito dos consumidores e da boa engenharia.

Em suma, do ponto de vista da engenharia, o catalisador brasileiro é uma improvisação, desastrosamente chancelada pelas autoridades ambientais brasileiras e pelo Conama. Ora, não é de se estranhar, que os fabricantes de motocicletas, também tem exercido pressão para garantirem o afrouxamento do limite brasileiro de inspeção veicular das motos – que foi elevado para 5 vezes maior que o valor praticado na Alemanha para motos idênticas - o que resulta numa inspeção veicular praticamente inócua, com catalisadores "vencidos" aprovados em massa – como um mero caça-níqueis e sem efeitos práticos.

A realidade recente da inspeção veicular das motos e a importância redobrada da correção da durabilidade dos catalisadores

Mas, o que tem ocorrido no mundo real das ruas no Brasil (sem perspectivas de mudanças no horizonte)?

(1) Programas de inspeção veicular com limites excessivamente lenientes, impropriamente regulamentados pelo Conama, como no Município de São Paulo e no Estado do Rio de Janeiro (extintos por “canetadas” ou abusos de excessiva discricionariedade governamental), que não impunham maiores riscos de reprovação, mesmo que o catalisador não estivesse operante;

(2) ou os proprietários de motos simplesmente não comparecem ao programa de inspeção veicular e passam para a clandestinidade (o índice de comparecimento das motos na inspeção veicular em São Paulo chegou a apenas 50%);

(3) ou não há programa de inspeção veicular, como na maior parte do País.

Daí, obviamente, nesse quadro generalizado de desrespeito ao artigo 104 da Lei Federal 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB) e consequente não-conformidade em relação à inspeção e manutenção dos veículos, quanto mais robusta for a engenharia e a qualidade dos componentes de controle de emissões, mais duradouros serão os benefícios ao meio ambiente. Trata-se de lógica elementar: com durabilidade garantida de cinco anos ou 60 mil km para os sistemas de controle de emissões, mesmo sem a inspeção veicular, os benefícios ao meio ambiente podem ser maximizados em todo País. Ressalte-se, que esses 5 anos, na verdade, podem ser o tempo médio de vida das motocicletas do moto frete. Motos mais velhas e mais poluentes, ou rodam menos ou logo viram sucata. Eis a importância crucial de se garantir a operacionalidade dos catalisadores por 60 mil km - o mesmo tempo de vida de um escapamento de boa qualidade.



Contrapartida inútil oferecida pelos fabricantes de motocicletas nas discussões no Conama

A contrapartida à imediata correção do requisito de durabilidade dos catalisadores proposta pelos agentes reguladores e pela indústria no Conama (o sistema de On Board Diagnosis-OBD) nada garante, podendo ser totalmente ineficaz para garantir emissões reduzidas da frota de motocicletas, uma vez que:

(1) o sistema OBD - que alerta o motorista com um sinal luminoso no painel sobre a existência de defeitos induzindo-os a voluntariamente buscarem sua correção na oficina - corre risco de ter efeito inócuo sobre o comportamento dos usuários e de haver fraudes eletrônicas, com a desativação do sistema; observe-se que essas práticas dos brasileiros são amplamente conhecidas na área automotiva;

(2) como citado, não há programas de inspeção veicular no País, que poderiam checar os registros de correção (ou não-correção) de defeitos do OBD - simplesmente, os governadores não cumprem a lei da inspeção veicular de 1997 (art. 104 do CTB);

(3) além disso, mesmo se houvesse a inspeção convencional, conforme o regulamento atual (não inclui ainda a verificação dos registros do OBD), os lenientes limites atuais do Conama para aprovação/reprovação das motocicletas na inspeção - cerca de e (cinco) vezes maiores que os praticados na Alemanha, por exemplo, para modelos equivalentes aos brasileiros, assim como a própria metodologia da medição das emissões na inspeção - estão muito longe de assegurar uma eficiente identificação da grande massa de veículos poluidores, em mau estado de manutenção;

(4) devido à atitude relapsa dos gestores governamentais, que infelizmente não tem cumprido determinações legais, não se sabe quando os programas de inspeção veicular, de fato apropriados e eficientes, serão implementados de modo abrangente no País;

(5) a história recente demonstrou que o comparecimento das motos em circulação na inspeção veicular (e a evasão do licenciamento anual) chega a 50% da frota e não há fiscalização nas vias públicas para evitar esse gigantesco rombo nos programas de gestão de tráfego e de controle de emissões ambientais.

Com todos esses antigos problemas enunciados, amplamente denunciados, mas até hoje não resolvidos pelas autoridades competentes, se também não houver no Brasil um mecanismo regulatório corretamente dimensionado para as condições de uso brasileiras, que garanta a robustez e a qualidade dos catalisadores, mediante a adequada comprovação da sua operacionalidade, por um período mínimo de cinco anos ou 60 mil km, a frota de motocicletas seguirá emitindo grandes quantidades excedentes de poluentes devido aos catalisadores “vencidos”, de vida operacional inconcebivelmente curta, imprópria para as condições rigorosas de intensidade de uso brasileiras. Tudo isso poderia ser facilmente



evitado neste momento com uma honesta e imediata correção pelo Conama dessa distorção histórica que ele próprio criou – exatamente como acaba de fazer para corrigir o critério de comprovação da durabilidade dos catalisadores de automóveis por meio do artigo 16 da Resolução 492/2018. Estamos, portanto, diante de uma situação clara de adoção de decisões no Conama com “dois pesos e duas medidas”.

O recente ajuste do requisito de comprovação da durabilidade dos catalisadores dos automóveis

O problema da curta durabilidade dos catalisadores não está restrito ao nicho das motocicletas. Há alguns anos a questão da urgente necessidade de correção dos requisitos de comprovação da durabilidade dos catalisadores de motocicletas, e dos automóveis, já vinham sendo objeto de reiteradas manifestações da sociedade civil por meio do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental - PROAM; o assunto foi levado pelo PROAM em diferentes momentos às autoridades ambientais em todos os níveis de governo, ao Conselho Estadual do Meio Ambiente de São Paulo – Consema, à Comissão de Acompanhamento do Proconve – CAP, ao Ministério do Meio Ambiente e ao Conama.

Esse esforço persistente foi enfim parcialmente contemplado, no caso dos automóveis, na recente revisão da regulamentação do Programa Nacional de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. O artigo 16 da Resolução Conama 492/2018 estabeleceu os novos requisitos de comprovação da durabilidade dos catalisadores, ajustando essa histórica distorção, do insuficiente valor de 80 mil km para 160 mil km - valor compatível com a durabilidade do sistema de escapamento e com a prática internacional.

Ressalte-se que esse ajuste foi aprovado pacificamente, sem qualquer tipo de contestação da indústria automotiva, sendo votado favoravelmente por todos os membros da Câmara Técnica de Controle Ambiental do Conama, dado o amplo reconhecimento da insuficiência do antigo requisito de 80 mil km, da fundamental importância da integridade operacional desse componente - a fim de garantir um eficiente controle da poluição dos veículos ao longo de sua vida útil - e da necessidade de proteção do direito dos consumidores a um produto de qualidade e durabilidade adequadas, uma vez que o custo de reposição dos catalisadores é significativamente alto. É inadmissível a falta de sensibilidade diante de uma frota de motos no Brasil próxima dos 26 milhões, com potencial poluidor muito maior do que os veículos automotores leves. Assim, chamamos a atenção para a grandeza dos números da poluição esperada - e seus conhecidos efeitos sobre o ambiente e a saúde pública.

Catalisadores inoperantes: falência do PROMOT

A partir do momento em que o catalisador não está mais operante, o PROMOT 4 ou o novo PROMOT (PROMOT 5), transformam-se numa ilusão de controle de poluição no setor de



motocicletas, uma vez que a vasta maioria de motos em circulação no Brasil, estão rodando sem nenhum controle, ou em vias de descontrole total. O PROMOT, um programa que requereu muitos esforços e investimentos por parte do governo, iniciativa privada e consumidores, transforma-se agora em puro proselitismo ambiental, sem benefícios ao Meio Ambiente – muito pelo contrário: representa altos riscos ambientais.

O caso da Índia de adoção imediata dos critérios de durabilidade europeus versus o faseamento procrastinador proposto pelos fabricantes de motocicletas no Brasil

Na Índia, por exemplo, adotou-se recentemente os padrões para motocicleta da União Europeia num prazo muito curto (a partir de 2020), bem mais curto do que o prazo que a indústria e a Câmara Técnica de Controle Ambiental do Conama estão propondo para o Brasil. A Índia adotará os novos padrões Euro para motos em fase com a própria Europa.

Nessa regulamentação indiana não há a inaceitável leniência apoiada pela indústria e concedida pelo Conama aos fabricantes e importadores brasileiros, que é o ardiloso faseamento das datas de entrada em vigor dos novos requisitos da regulamentação, o que confunde a avaliação dos incautos sobre a verdadeira eficiência do PROMOT.

Considerando as motos de pequeno porte ($V_{max} < 130$ km/h) que compõem a maior parcela da frota urbana, os requisitos de durabilidade estão sendo aumentados pela atual proposta do Conama de 18 mil para 20 mil km - ora, isso é inócuo, pois, supostamente, esse insignificante aumento não deverá requerer nenhuma modificação no projeto do catalisador, porque estaria dentro da margem de segurança de projeto; ainda assim, só incidem nos novos modelos (a absoluta minoria da produção); e só entrariam em vigor em 2023 (daqui a 4 anos).

Depois, estabelece a proposta para uma segunda etapa (somente a partir de 2025), que o requisito de durabilidade aumentaria para 35 mil km, mas, também seria faseado, só valeriam para os novos modelos, o que em nada ajuda o meio ambiente, pois os novos modelos são muito poucos; os modelos existentes (estes sim, a maioria absoluta da produção) continuariam lamentavelmente atendendo apenas o super-leniente requisito de 18 mil km do PROMOT 4, para as motos de menor porte.

Daí, somente em 2027 (daqui a oito anos), todos os motociclos, novos e existentes, terão que atender os ainda insuficientes 35 mil km de durabilidade, convergindo com a prática da Europa – mais 35 mil km é muito pouco para atender a intensidade de uso média das motos no Brasil. Como visto, o valor necessário é de 60 mil km (ou 5 anos de uso), mesma durabilidade de um escapamento original que contém o catalisador, sua parte integrante não destacável.

A durabilidade adotada na Índia, exatamente conforme a prevista na Europa, sem nenhuma "tropicalização" para as condições de uso na Índia, é uma opção que os reguladores indianos fizeram, que não é o melhor caminho a seguir por lá ou no Brasil; isso porque a



intensidade de uso média das motos na Índia também é alta, mais próxima da brasileira (12 mil km/ano), do que da europeia (6,5 mil km/ano). Daí, a decisão da Índia de simplesmente copiar *ipsis-litteris* esse requisito de comprovação da durabilidade de catalisadores da Europa, certamente não atenderá os melhores interesses do Meio Ambiente naquele país, e portanto, não é um modelo a ser seguido por países que pretendem aplicar a melhor prática de engenharia, de respeito aos consumidores e de controle ambiental.

Impacto da correção da durabilidade nos custos das motos

A danosa falta de compatibilidade entre a vida útil do catalisador e do tubo de escapamento, é um dos dois grandes equívocos dessa regulamentação, além, é claro, da prematura restituição da poluição plena do motor, anulando os efeitos positivos do PROMOT; esse programa corre o risco de tornar-se definitivamente um programa pouco eficiente - quase um programa de fachada - que só faz aumentar o preço das motos, sem contrapartida eficiente para o meio ambiente e a saúde pública.

O aumento do preço das motos de pequeno porte em cerca de 400 a 500 reais - 5 a 7% do valor de uma moto nova, demonstra ser irrelevante frente aos danos e o alto custo repassado à saúde pública; controlar a poluição dos veículos, sempre, durante toda a história do PROCONVE e PROMOT implicou pequenos aumentos incrementais no preço do produto. Ora, este é o custo natural, social, justo e que se deve pagar para internalizar os custos da poluição, e não transformar um custo menor de produção em danos, em “externalidades” que pesam sobre a sociedade.

Os representantes da indústria de motocicletas - além de não apresentarem uma linha sequer de justificativa técnica e econômica que fundamentasse sua postura inflexível e negativa quanto à correção desse problema que se iniciou em 2011 com o PROMOT 4 - alegaram, sem nenhum constrangimento nas discussões que se desenvolveram no Conama o final de 2018, que não tem a menor noção do impacto no preço final do veículo com a adoção de um catalisador com durabilidade devidamente ajustada à realidade brasileira; falam de forma vaga e um “brutal impacto” financeiro sobre os usuários de menor poder aquisitivo, entretanto, nada especificam. Também não se pronunciam sobre as externalidades, os custos para a saúde pública com a adoção de equipamentos mal dimensionados, portanto de baixa eficiência.

A esse respeito, os representantes da sociedade civil fizeram, em outubro de 2018, durante a última reunião da Câmara de Controle Ambiental sobre este tema, uma solicitação aos fabricantes de motocicletas, de que apresentassem uma justificativa técnica e econômica que eventualmente respaldasse suas posições que se revelam danosas para o ambiente, para a saúde pública e para o bolso dos motociclistas. Até a data de hoje, passados 3 meses, nenhuma resposta chegou aos signatários, as entidades ambientais PROAM, SESBRA e APROMAC. Por outro lado, os agentes ambientais de governo presentes nas discussões Câmara Técnica apoiaram a baixa durabilidade proposta pela Abraciclo, sem externar maiores questionamentos ou preocupações.



Ora, não existiria o PROCONVE nem o PROMOT - nem qualquer outro programa de controle da poluição veicular - se houvesse esse tipo de restrição ao ligeiro aumento dos custos ao poluidor e ao seu produto. Trata-se também do Princípio do Poluidor-Pagador, observado há mais de 35 anos, desde que a sociedade firmou no âmbito constitucional e legal, compromissos cidadãos de proteção do meio ambiente e da saúde pública – e não apenas no setor automotivo, mas em todos os setores da indústria poluidora e da economia.

Os supostos motivos da danosa relutância da indústria de motocicletas

Ninguém responde, ou fala sobre isto, abertamente nas discussões travadas no Conama, apenas em conversas discretas, “off the record”. Mesmo assim tomamos a liberdade de apresentar estes aspectos não formalizados, mas que são de vital importância para a compreensão do processo. Elencamos três motivos principais, conforme pudemos apurar:

(1) Os exportadores europeus e chineses de motos para o Brasil (com menos de 10% de todo volume de vendas no território brasileiro), não estão dispostos a ter o trabalho de alterar um produto mundial pronto, “na prateleira” - e trocarem o conjunto escapamento/catalisador por um outro distinto de melhor qualidade, feito sob medida para o Brasil no país de origem ou mesmo por aqui. Muitos, ao invés disso, sugerem que talvez prefiram sair do mercado brasileiro, pelo seu baixo volume de vendas;

(2) Os fabricantes brasileiros fornecem o produto mundial pronto para a América Latina e outros países, e parecem não estar dispostos a mudar a linha de produção somente para os produtos destinados ao mercado brasileiro, para fazer um escapamento/catalisador diferenciado, dimensionado corretamente para a compatibilidade com a intensidade de uso brasileiro;

(3) Os testes de durabilidade estendidos para 60 mil km são mais trabalhosos e mais caros e os testes de conformidade de produção também serão. Daí, percebe-se a relutância em assumir a responsabilidade dos investimentos antipoluição necessários – o que conta com a pacífica concordância dos agentes ambientais públicos com assento junto ao Conama, algo de difícil compreensão quando atentamos para suas atribuições funcionais, dentro dos órgãos ambientais que representam. Resta assim, para o ambiente e a saúde pública, pagar o preço das não-conformidades.

Não obstante a esses pequenos problemas que, principalmente os importadores terão que enfrentar, se quiserem colocar produtos mais limpos no mercado brasileiro, entendemos que os fabricantes de motocicletas - alguns deles instalados há muito tempo no Brasil e donos da maior fatia do mercado – devem avaliar melhor estas decisões, à luz de um bom critério de engenharia, do respeito ao consumidor e em favor da melhoria da qualidade do ar e da proteção da saúde pública, especialmente nas grandes cidades brasileiras. É preciso revisar suas atuais posturas e cessar esta resistência em relação à obrigatoriedade da proteção ambiental eficiente, diante da evidente necessidade de projetar um produto



diferenciado e de melhor qualidade para o Brasil no que concerne à durabilidade dos catalisadores.

Não há porque acreditar que esses grandes conglomerados empresariais internacionais do setor de duas rodas - que tantos incentivos receberam da Nação na Zona Franca de Manaus e em outros locais - seguirão colocando suas conveniências comerciais à frente das necessidades do meio ambiente e da saúde dos brasileiros.

Sobre a decisão inadequada na reunião da Câmara Técnica do Conama em 5 de novembro de 2018

A CT votou a favor da não-protetiva proposta da Abraciclo, de modificação da durabilidade dos catalisadores de 18 mil km para 20 mil km - vigorando somente em 2023, e aumentando para 36 mil km em 2015, acrescido do faseamento (descrito anteriormente), o que é insuficiente para as condições de uso das motos brasileiras. Tal proposta em nada difere do regulamentado na Europa e preserva as características do produto mundial dos fabricantes no mercado brasileiro, indiferentemente às diferenças notáveis nas condições de uso dos motocicletos no Brasil. Contrariamente aos interesses do meio ambiente e da saúde pública, os membros da CT votaram na proposta insuficiente da Abraciclo, com exceção das entidades não governamentais SESBRA e APROMAC.

- Voto de confiança da CT nas declarações da indústria: o que se sucedeu na CT no dia 5 de novembro de 2018, pode ser entendido como um voto de confiança, cego, da maioria dos membros da CT, nas vagas declarações verbais sem especificação de motivos de existência de “dificuldades técnicas” da Abraciclo de atender o padrão corrigido de durabilidade (60 mil km) para as condições reais de uso dos motocicletos no Brasil. Essa decisão sem fundamentação técnica ou justificativa para sua comprovação, se confirmada pelo plenário do Conama, permitirá que a situação danosa, já pré-existente, persista indefinidamente, pois os termos aprovados na CT não corrigem a distorção. A decisão ocorreu ainda que a Abraciclo não tenha feito nenhuma apresentação ou pelo menos uma explanação detalhada sobre os supostos entraves técnicos e/ou comerciais que eventualmente teriam para atendimento das exigências diferenciadas de durabilidade dos catalisadores para o mercado brasileiro. A Abraciclo não pode alegar que foi surpreendida na CT para apresentar justificativas de matéria que não dominava, pois o tema da durabilidade dos catalisadores é recorrente e já vem sendo cobrado publicamente pelo PROAM há 7 anos, desde 2011, quando da aprovação da ineficaz e não-protetiva Resolução 432 do Conama (PROMOT 4), que instalou esse problema no País. Os membros da CT que votaram no escuro a favor da alternativa que garante a maior poluição do ar, demonstram desconhecer os parâmetros do projeto e do processo produtivo, responsáveis por essas supostas dificuldades técnicas. Segundo a Abraciclo, em uma de suas falas, não se trata de encarecimento do produto, mas sim da impossibilidade de desenvolvimento de engenharia, afirmativa que não restou, definitivamente, comprovada.



Repisamos o argumento pela relevância: no dia 5 de novembro de 2018 houve um pedido por escrito de explicações técnicas à Abraciclo, da lavra da SESBRA e APROMAC, os representantes da sociedade civil na CT, que decorreu da ausência de um mínimo de informações que justificasse ou detalhasse as dificuldades técnicas da Abraciclo para o atendimento ao requisito de durabilidade por 60 mil km para as motocicletas brasileiras. A solicitação formal foi entregue e recebeu o protocolo do Vice-Presidente da Abraciclo, Sr. Hilário Haruomi Kobayashi. Trata-se de uma solicitação aos fabricantes de motocicletas para que apresentem a comprovação, por escrito, com o devido detalhamento das dificuldades técnicas que seriam enfrentadas pela Abraciclo para atender as necessidades da proteção ambiental e da saúde pública no Brasil. Até a data de hoje (17 de janeiro de 2019) não houve resposta da Abraciclo aos Conselheiros do Conama.

Conclusões

Em conformidade com esta exposição, o PROAM solicita o retorno da matéria ao grupo de trabalho para revisão da minuta de forma a contemplar a durabilidade dos catalizadores para motociclos conforme requisitos eficazes para a proteção ao meio ambiente e à saúde pública. Em que pese ser matéria de mérito (técnica), atinente aos trabalhos da CT, também vemos a possibilidade da plenária do Conama corrigir tais erros, deliberando pela durabilidade de catalizadores com 60 mil quilômetros.

Ressaltamos ainda a insegurança jurídica que enseja a minuta na forma como hoje se apresenta, em função dos riscos envolvidos à população, frente à proteção ambiental insuficiente.

É este o parecer.

São Paulo, 17 de janeiro de 2019.