

Carta de São Paulo ao IBAMA e Ministério do Meio Ambiente
Propostas da SMA e CETESB consolidadas com os aportes da Sociedade Civil

Exma. Senhora

Suely Araújo

Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)

A proposta aqui encaminhada traz aportes acordados com representantes da Sociedade Civil e Associação Nacional de Órgãos Municipais de Meio Ambiente (ANAMMA), para aperfeiçoar o teor dos documentos enviados pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SMA) e Agência Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) em resposta à Consulta Pública aberta pelo Instituto¹, visando ao aperfeiçoamento de proposta de regulamentação sobre novas fases dos programas PROCONVE e PROMOT, visando ao controle da poluição do ar por veículos.

Espera-se que este material seja incorporado na consolidação a ser encaminhada pelo IBAMA ao Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).

As entidades que a subscrevem consideram que a minuta apresentada pelo Ibama como conclusão do processo de consulta pública não protege adequadamente a saúde pública, finalidade primordial do PROCONVE desde sua implementação e que deve permear futuras ações do Programa.

¹ <http://www.ibama.gov.br/informes/consulta-publica-sobre-novas-fases-dos-programas-de-controle-da-poluicao-do-ar-proconve-e-promot-para-veiculos-novos>



As diretrizes da presente Carta representam a consolidação de conceitos e medidas já em aplicação nos países mais avançados para a prevenção e controle da poluição veicular e devem portanto ser representadas na normativa a ser transmitida à sociedade pelo CONAMA.

Desta forma, espera-se que o IBAMA aceite as presentes propostas e as incorpore para a discussão dentro do Conselho.

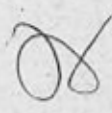
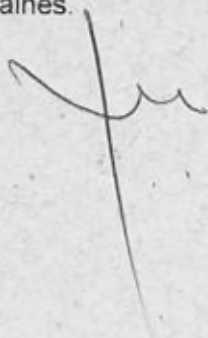
Contextualização

O PROCONVE (voltado a automóveis, caminhões, ônibus e máquinas rodoviárias e agrícolas), juntamente com o PROMOT (para motocicletas e similares) obtiveram consideráveis ganhos ao longo de sua história mas suas linhas de atuação precisam ser revistas e atualizadas adequando-se à realidade atual. Esta contempla a existência de veículos que evoluíram muito em relação a um passado recente, incorporando dispositivos eletrônicos avançados para criar a capacidade dos motores se autoajustarem aos hábitos do motorista, capacidade esta que também confere ao veículo a possibilidade de se calibrar conforme o teste de emissões mascarando os resultados. Assim, a eletrônica embarcada nos veículos permite não só o controle de emissões e a otimização do veículo ao modo de dirigir do usuário, como também a possibilidade de ocorrência destas fraudes e outros desvios de finalidade ("defeats") que causam enorme impacto no meio ambiente, conforme já comprovado em casos recentes na Europa e nos Estados Unidos conhecidos como "dieselgate". A comercialização de dispositivos eletrônicos e outros subterfúgios para desabilitar o sistema de controle de emissões também é uma prática fraudulenta frequente no Brasil que precisa ser estancada mediante a aplicação de métodos mais eficazes de fiscalização em larga escala e em tempo real.

O pleito trazido por esta Carta

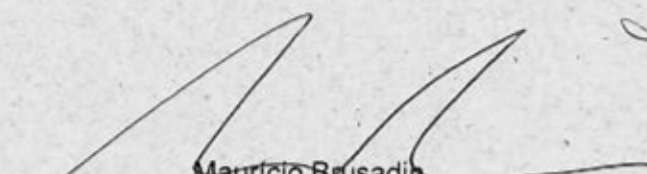
Considerando os impactos dos veículos automotores na qualidade do ar e sendo os veículos a principal fonte de poluição atmosférica atualmente em centros urbanos, é imperativa a adoção das melhores práticas de prevenção e controle ambiental.

Desta forma, princípios a serem seguidos na revisão do Proconve devem incluir (i) o controle prioritário de compostos orgânicos voláteis (COVs) e óxidos de nitrogênio (NOx); (ii) a redução da emissão de material particulado fino emitido pelos veículos diesel; (iii) a celeridade no processo de introdução de novas fases e (iv) a importância de se adotarem medidas preventivas contra condições que mascaram as emissões durante o ensaio oficial de certificação (fraudes e outros tipos de desvio de finalidade) de maneira constante e sempre atualizada. O Anexo Técnico a esta Carta descreve esses pontos com maiores detalhes.




Não é aceitável que o PROCONVE deixe de contemplar ações viáveis e absolutamente necessárias para proteger a saúde pública. Desta forma deve se fazer tudo o que for possível para melhorar a capacidade de controle do PROCONVE e dos programas de fiscalização a ele associados. Um bom exemplo do que é possível é a legislação norte-americana, que está em vigor e leva a indústria daquele país a padrões muito melhores do que os vigentes no Brasil. Também não é aceitável que a nossa legislação seja enfraquecida a ponto de viabilizar a vinda de produtos e até de fábricas de produtos antiquados para o Brasil, quando estes forem proibidos em outros países.


São Paulo, 14 de junho de 2018



Maurício Brusadin
Secretário de Meio Ambiente do Estado de São Paulo



Carlos Roberto dos Santos
Presidente da CETESB



Fabio Feldmann
Representante da Sociedade Civil

Rogério Menezes (email anexo)
Presidente da ANAMMA

De: Andrea Struchel <struchelandrea@gmail.com>
Para: Oswaldo dos Santos Lucon <olucon@sp.gov.br>
cc: Rogério Menezes <rogerio.menezes@campinas.sp.gov.br>, Carlos Ibsen Vianna Lacava <clacava@sp.gov.br>, oswaldolucon@yahoo.com, Mauricio Brusadin <mauricio@sp.gov.br>, Carlos Roberto dos Santos <carlosrs@sp.gov.br>, gabriel.tcl@uol.com.br, fabio.feldmann@uol.com.br, alfred.ads@terra.com.br, Tais Carramaschi Cardoso Sanches <taiscardoso@sp.gov.br>, Cleci Fatima Aiduk <caiduk@sp.gov.br>, oswaldolucon@gmail.com

Data: Quinta-feira, 14 De junho De 2018 02:50 PM

Assunto: Re: Carta ao IBAMA

Histórico: ✦ Esta mensagem foi respondida.

Caros

A pedido do Sr. Presidente da ANAMMA, Rogério Menezes, o mesmo sinalizou sua chancela ao documento.

Att.

--



Andréa Struchel

Supervisora Departamental

Prefeitura Municipal de Campinas

Secretaria Municipal do Verde, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

Fone: 19-2116-8406

<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/meio-ambiente/>

Em 14 de junho de 2018 12:35, Oswaldo dos Santos Lucon <olucon@sp.gov.br> escreveu:
Caro Rogério

boa tarde. Conforme entendimento com o Gabriel Branco (cc:), encaminho-lhe a minuta da carta em sua versão final para subscrição. PARA tal basta um email seu com um "de acordo". Ao final do corpo desta mensagem está o texto para facilitar sua leitura.

Saudações / Regards,

Oswaldo Lucon

Assessor em Mudanças Climáticas / Climate Change Adviser

Secretaria de Meio Ambiente do Estado de São Paulo / São Paulo State Environment Secretariat

Av. Prof. Frederico Hermann Jr. 345 Pinheiros, São Paulo SP (Brazil) 05459 090 (<https://goo.gl/maps/2UfjryDJB22>)

+55 11 3133 3196, 3133 4120

olucon@sp.gov.br (oswaldolucon@gmail.com)

skype oswaldolucon

www.ambiente.sp.gov.br/pemc

Carta de São Paulo ao IBAMA e Ministério do Meio Ambiente

Propostas da SMA e CETESB consolidadas com os aportes da Sociedade Civil

ANEXO TÉCNICO²

A necessidade de se controlar prioritária e urgentemente os compostos orgânicos voláteis (emissões evaporativas e hidrocarbonetos) e NO_x

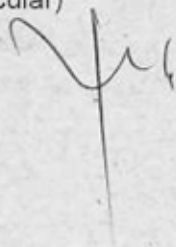
Dados normalizados da CETESB de qualidade do ar na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) apontam que:

- o monóxido de carbono (CO) não é mais um problema ambiental como foi no início do Programa;
- o material particulado (MP ou PM) ainda é um problema, porém com tendências de redução nas concentrações ambientais dadas as novas tecnologias e combustíveis mais limpos, porém requerendo medidas de controle mais severas;
- o ozônio (O₃) troposférico - poluente secundário fotoquimicamente gerado a partir dos óxidos de nitrogênio (NO_x) e compostos orgânicos voláteis (COVs ou VOCs) na atmosfera - tem se mantido em valores altos de concentração ambiental na última década;
- é de se entender que se o O₃ não se reduz e um de seus precursores, o NO_x, está diminuindo, embora em um ritmo que ainda deva ser intensificado, necessariamente deve haver algum outro efeito que lhe dá causa;
- esse outro efeito são as crescentes concentrações de COVs, cujas emissões são provenientes de diversas fontes, dentre as quais, os gases de escapamento (controlados em estado adiantado) e as emissões evaporativas (com controle ainda insuficiente), que devem ser tomadas como um dos principais focos da revisão pretendida, por terem um peso muito grande na formação de O₃;
- as fontes mais importantes de NO_x nas áreas urbanas são os veículos a diesel e devem ser reduzidas mais severamente por participarem ativamente da formação do ozônio;

O controle das emissões evaporativas dos veículos

As maiores parcelas de emissões evaporativas, ainda não devidamente controladas no Brasil, ocorrem durante o reabastecimento, o movimento do veículo e por ação das variações diurnas

² Autores: Oswaldo Lucon (SMA), Carlos Lacava, Marcelo Bales, Vanderlei Borsari e Carlos Komatsu (CETESB), Gabriel Murgel Branco, Fábio Cardinale Branco e Alfred Szwarc (Consultores em Tecnologia Veicular)



de temperatura ambiente. Nessa proposta o controle se dá, com a melhor efetividade, pela adoção do sistema ORVR (*OnBoard Refueling Vapor Recovery*) nos veículos leves, que consiste numa ampliação do sistema de controle atual. A ampliação da capacidade do sistema embarcado de controle de evaporativas atualmente existente é a ação mais eficaz, de implantação mais rápida e de menor custo. Por isso deve ser priorizada e antecipada ao máximo.

O controle dos óxidos de nitrogênio

O PROCONVE vem reduzindo paulatinamente os fatores de emissão de NOx, mas na fase P7 surgiu uma tecnologia que precisa ser melhor controlada e que pode ser objeto de fraudes que visam à economia do reagente utilizado pelo catalisador. Esta prática eleva os níveis de NOx aos vigentes há mais de 20 anos e chega a atingir quase metade da frota envolvida em algumas regiões, sendo que não há meios de fiscalização que resistam a tal incidência.

Os regulamentos completos EuroVI visam a solução destes problemas e devem ser imediatamente implantados no Brasil.

Complementarmente, a comunização dos limites exigidos para veículos comerciais leves com motor Diesel e Otto e a auditoria realizada por ensaios em tráfego real são ferramentas importantes, juntamente com a adoção do método de sensoriamento remoto para o monitoramento da frota circulante.

A importância de atualizar os prazos do PROCONVE propostos pelo IBAMA

Os efeitos do PROCONVE são os mais eficazes e duradouros, porém eminentemente de longo prazo. Por isso, a implantação de novas exigências é urgente para que seus benefícios ambientais sejam efetivados e constituam soluções para os problemas que a atmosfera já tem, ao mesmo tempo que permitam que o país se equipare aos melhores mercados internacionais e cumpra as melhores expectativas como muito bem disse o Ministro do Meio Ambiente na última reunião do CONAMA.

A necessidade de medidas preventivas "antifraude" (que mascaram as emissões em condições reais de uso, incluindo e outros tipos de desvio de finalidade) acompanhando no estado da arte

Os recentes casos de fraude conhecidos por "dieselgate" evidenciaram que muitas montadoras de veículos se valeram deste expediente em todo o planeta para burlar processos de certificação ambiental, cujos conceitos são os mesmos do PROCONVE. Por esta razão, o Programa Brasileiro precisa incorporar medidas "antifraude".

Neste sentido é necessário combinar e correlacionar resultados de todas as fontes possíveis, a saber, certificação tradicional em laboratório, monitoramento estatístico em campo por sensoriamento remoto, estatísticas das verificações por programas de inspeção anual e



ensaios em circuitos em tráfego real, de forma a levantar os mapas de calibração do motor em diversas situações aleatórias e nas condições padronizadas de ensaios de certificação para identificar eventuais vícios de dispositivos de ação indesejáveis.

Conclusões

Face ao exposto, a modernização do PROCONVE deve ser fundamentada impreterivelmente em três ações principais:

- O controle rigoroso de emissões evaporativas nos veículos e a caracterização dos hidrocarbonetos emitidos pelo escapamento como hidrocarbonetos equivalentes, considerando todos os compostos orgânicos, inclusive o etanol que hoje é descartado;
- A implantação das normas Euro VI mais atuais e na sua íntegra para os veículos pesados, inclusive e especialmente os requisitos do OBD, bem como a comunização dos limites de emissão para veículos comerciais leves com motores Diesel e Otto;
- A implantação de procedimentos complementares para a identificação e controle de fraudes eletrônicas (e demais tipos de emissões em condições reais descoladas dos valores homologados), baseadas em levantamentos por sensoriamento remoto, medições de emissões de tráfego real com equipamentos portáteis a bordo de veículos e do cruzamento de estatísticas levantadas por estes métodos, pelos programas de inspeção e manutenção e pelos valores de certificação.

