



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

Versão para registro histórico

Não passível de alteração

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL			
EVENTO: Audiência Pública	REUNIÃO Nº: 0640/17	DATA: 01/06/2017	
LOCAL: Plenário 6 das Comissões	INÍCIO: 09h57min	TÉRMINO: 11h43min	PÁGINAS: 36

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

MIGUEL IVAN LACERDA DE OLIVEIRA - Diretor do Departamento de Biocombustíveis da Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis Renováveis do MME — Ministério de Minas e Energia.

LETÍCIA REIS DE CARVALHO - Gerente de qualidade ambiental do Departamento da Secretaria de Recursos Hídricos e Qualidade Ambiental do MMA — Ministério do Meio Ambiente.

DAVI MARTINS - Coordenador da Campanha de Mobilidade do Greenpeace Brasil e representante do Observatório do Clima.

SUMÁRIO

Debate sobre o Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, que dispõe sobre a fabricação e venda, em território nacional, de veículos utilitários movidos a óleo diesel.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de imagens.



O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Bom dia, Sras. e Srs. Deputados.

Declaro aberta a presente reunião de audiência pública da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável destinada a debater o Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, que proíbe o consumo de óleo *diesel* em veículos de pequeno porte. O requerimento para a realização deste evento é de minha autoria, Deputado Nilto Tatto.

Comunico a todos que o evento está sendo transmitido ao vivo pela Internet e poderá ser gravado pela *TV Câmara*, para ser exibido posteriormente na grade de programação da emissora.

Convido a ocupar a mesa o Sr. Davi Martins, Coordenador da Campanha de Mobilidade do Greenpeace Brasil e representante do Observatório do Clima. Obrigado, Davi, por ter aceitado o convite.

Convido também a Sra. Letícia Reis de Carvalho, Gerente de Qualidade Ambiental do Departamento da Secretaria de Recursos Hídricos e Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente. Obrigado por atender ao convite, Letícia.

Convido o Sr. Miguel Ivan Lacerda de Oliveira, Diretor do Departamento de Biocombustíveis da Secretaria de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis Renováveis do Ministério de Minas e Energia. Obrigado por ter aceitado o convite, Miguel.

Também fará parte da Mesa o Deputado Evandro Roman, que é Relator do Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, na Comissão Especial criada nesta Casa para debater o tema especificamente.

Sras. e Srs. Deputados, a audiência de hoje objetiva debater o relatório apresentado pela Comissão Especial que analisa o Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, que tem como objetivo autorizar a fabricação e o comércio no território nacional de veículos movidos a *diesel* da categoria utilitário de médio porte, entendidos como veículos de uso misto, para o transporte de cargas e passageiros, com peso superior a uma tonelada.

Atualmente, os motores a *diesel* podem ser utilizados somente em caminhões, ônibus e picapes com capacidade de carga superior a uma tonelada e utilitários com tração quatro por quatro e reduzida.



Apesar da proibição para veículos leves, o óleo *diesel* é o combustível mais utilizado no Brasil, o que se justifica pela forte dependência que caracteriza o transporte de passageiros e de mercadorias. O principal problema relacionado ao uso de motores movidos a óleo *diesel* se concentra na emissão de gases nocivos ao meio ambiente e à saúde da população.

A polêmica sobre as emissões dos motores a *diesel* ganhou destaque no cenário internacional em 2015, quando o caso da fraude da Volkswagen chegou a conhecimento público. No episódio, a empresa adulterava testes de emissões de gases poluentes de veículos de alguns dos seus modelos movidos a *diesel*, levando esses veículos a emitirem entre 10 e 40 vezes mais óxido de nitrogênio do que o permitido pela legislação.

A agência ambiental dos Estados Unidos concluiu que a Volkswagen fraudou os testes de nível de emissão de poluentes dos seus veículos equipados com motor a diesel do tipo EA 189. No Brasil, não foi diferente. Em março deste ano, o IBAMA — Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis comprovou em testes laboratoriais a presença de *software* na picape média Amarok que altera o volume de emissões do motor 2.0 *diesel*. Segundo o órgão, a linha 2011-2012 está equipada com sistema que fraudava os testes de emissões de poluentes, motivo pelo qual foi determinado o seu *recall*. Além disso, a Volkswagen foi multada em 50 milhões, valor máximo previsto pela Lei nº 9.605, de 1988, para multas ambientais.

Nos testes, foi verificado que o dispositivo reduzia a emissão de poluentes nos ensaios de laboratório, enquanto no uso real a picape libera quantidade maior de gases. De acordo com o IBAMA, pela fraude e pelo tempo de uso dos automóveis, cerca de 100 toneladas de óxido de nitrogênio foram liberadas ilegalmente na atmosfera. Agora, a montadora terá que arcar com o prejuízo pela fraude mundialmente conhecida como Dieseldgate, maior escândalo da história da fabricante alemã.

Nesse cenário, temos o Projeto nº 1.013, de 2011, já rejeitado pela Comissão de Meio Ambiente em novembro de 2014. Na ocasião, o Deputado Sarney Filho apresentou parecer contra a medida, com argumento de que o *diesel* ainda é de sete a oito vezes mais poluente do que a gasolina. O substitutivo da Comissão



Especial, por seu turno, torna o efeito do projeto ainda mais abrangente, contemplando veículos automotores leves movidos a óleo *diesel* e de uso rodoviário. O texto original mencionava apenas os veículos da categoria utilitário de médio porte.

Importante mencionar que, além do projeto de lei em comento, tramita também nesta Casa o Projeto de Decreto Legislativo nº 162, de 2015, de autoria do Deputado Expedito Netto, que pretende sustar os atos do Poder Executivo que impedem a produção e comercialização no Brasil de veículos de passeio movidos a óleo *diesel*. Na mesma linha, segue o Projeto de Decreto Legislativo nº 294, de 2015, do Deputado Veneziano Vital do Rêgo, que pretende sustar o art. 5º da Resolução nº 292, de 29 de agosto de 2008, do Conselho Nacional de Trânsito — CONTRAN; sustar a Portaria nº 23, de 6 de junho de 1994, do extinto Departamento Nacional de Combustíveis e a Portaria nº 346, de 19 de novembro de 1976, do extinto Ministério da Indústria e do Comércio. Também no Senado se nota a intenção de liberar o uso de *diesel*, a exemplo do Projeto de Decreto Legislativo nº 84, de 2015, com o mesmo propósito dos já citados.

Diante disso, é essencial que tais medidas sejam submetidas a uma avaliação prévia de seus impactos. Não se pode admitir que em um assunto tão delicado se legisle sem dimensionar o impacto ambiental decorrente de uma decisão como essa.

Na certeza de que contaremos com um debate de altíssimo nível na data de hoje, esperamos contribuir para o aprimoramento do processo legislativo, de forma a garantir que qualquer projeto aprovado nesse tema respeite os mandamentos constitucionais que impõem ao poder público e à coletividade o dever de defender e preservar o meio ambiente para a presente e as futuras gerações.

Chegou também à mesa o Deputado Evandro Roman, que é o Relator do Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, na Comissão Especial.

Deputado, eu sei que V.Exa. está com uma agenda apertada, pois é quinta-feira. Eu vou, então, fazer o seguinte: já passar a palavra. A ideia é que debatamos na Comissão de Meio Ambiente, até porque é essa a nossa missão aqui e sempre foi.

Esse projeto já foi debatido de certa forma em 2014. Nós sabemos que, quando se cria uma Comissão Especial nesta Casa, ela acaba tratando da matéria



sobre todos os aspectos. Mas algo nos preocupa porque parece que o relatório amplia a possibilidade do uso do *diesel* e vai numa outra perspectiva que não aquela que foi debatida e aprovada nesta Comissão. Por isso, nós estamos promovendo esse debate no âmbito desta Comissão.

Muito obrigado por ter aceitado o convite. Eu passo a palavra para V.Exa. fazer a primeira fala, porque depois nós vamos debater em cima do seu relatório. Com certeza, vamos dialogar com V.Exa. sobre o resultado desse debate lá na Comissão Especial. Passo a palavra a V.Exa.

O SR. DEPUTADO EVANDRO ROMAN - Meu bom-dia a todos, minhas senhoras e meus senhores.

Cumprimento o Deputado Nilto Tatto, que é o Presidente da Comissão de Meio Ambiente. Atendi à sua solicitação para vir aqui numa quinta-feira pela manhã, num prestígio enorme a S.Exa., aos seus posicionamentos e, principalmente, às ações que muitas vezes temos tomado. Conversamos em alguns momentos, em situações antagônicas, mas com um respeito e uma admiração pelos posicionamentos que sempre tivemos. Um é cidadão do Estado do Paraná, da cidade de Corbélia, outro tem uma família que fez carreira política no Estado de São Paulo.

Cumprimento também o Davi Martins, a Letícia Reis, o Miguel Ivan, todos os que estão aqui e a minha equipe, que também está presente.

Quero dizer que nós fizemos realmente um debate bastante grande na Comissão que discute o Projeto de Lei nº 1.013, de 2011, sobre veículos de pequeno porte movidos a óleo *diesel*, no qual fomos avançando em vários aspectos.

Eu fiz um pequeno roteiro segundo uma linha tranquila, mas inicio, Deputado Nilto Tatto, dizendo que, para mim, é uma surpresa o convite para me fazer presente aqui e tratar desse tema que nós já debatemos de forma exaustiva. Mas eu entendo que a função total da Comissão de Meio Ambiente é discutir um tema desses.

Nós ouvimos na Comissão Especial, pelo menos da indústria, a Volkswagen do Brasil, por intermédio da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores — ANFAVEA. Ouvimos entidades governamentais, como a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo — CETESB, o Ministério do Meio Ambiente, representado por seu Secretário-Executivo, o Ministério de Ciência e Tecnologia.



Ouvimos a SAE Brasil, através do seu Diretor Otacílio. Também ouvimos várias entidades de petróleo e álcool, como o Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis — IBP, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis — ANP, a União da Indústria de Cana-de-Açúcar — UNICA. Enfim, aproximadamente 25 entidades e organizações foram ouvidas na Comissão. Fomos tentar entender quais eram os posicionamentos de cada órgão.

Primeiramente, por mais que eu tenha um roteiro, diria que a defesa pela liberação não é uma defesa solta. Deputado, como eu cheguei na fase final da sua leitura, permita-me pegar um gancho dessa sua fala, que diz: *“Na certeza de que contaremos com um debate de altíssimo nível na data de hoje, esperamos contribuir para o aprimoramento do processo legislativo de forma a garantir que qualquer projeto aprovado nesse tema respeite os mandamentos constitucionais”*.

Essa foi a fala bem no finalzinho que eu peguei. Mas eu diria que os mandamentos constitucionais, no art. 5º, dizem sobre o direito da livre escolha. Esse é o viés técnico de uma Casa de Leis, que constrói as leis. E, a partir do momento que você constrói as leis, você tem que respeitá-las, porque vai exigir isso da população.

Então, nessa linha dos respeitos constitucionais, o art. 5º da Constituição diz que você tem o direito de escolha. E o Brasil é o único país do mundo onde não existe esse direito de escolha por carros leves a *diesel*. Aqui no País, o carro a *diesel* não seria estendido ou aberto a todos, até pela sua alta tecnologia, visto que ele teve uma grande modificação de desenvolvimento tecnológico de 2013 para cá, de que falaremos.

Então, na América do Sul, na América Latina, em praticamente todo o mundo, o único país que não dá esse direito de escolha por veículo a *diesel* é o Brasil. Ou o mundo todo está errado e nós estamos certos ou o contrário.

Eu ouvi, no desenvolvimento das nossas atividades, dizerem que temos o etanol. Mas nós não temos uma suficiência de etanol, como também não temos uma suficiência de gasolina. Nós temos uma dificuldade muito grande de obter esse combustível. Também importamos o *diesel*, mas 90% dele são produzidos no Brasil.

Então, essa liberdade de escolha, essa liberdade de busca, eu diria, é de salutar importância para o cidadão, que poderá escolher. O *diesel* passa a



compensar a partir do momento em que as pessoas rodarem acima de 20 mil quilômetros/ano. Se elas não rodarem acima de 20 mil quilômetros/ano, ele não tem esse grau de importância, não tem esse objetivo. Então, os carros *flex*, os carros a gasolina vão continuar a ter sua existência.

Mas eu diria que a surpresa maior é ver esta Comissão discutindo o tema. A meu ver, a Comissão tem que se preparar para as grandes mudanças que já estão ocorrendo no mundo, com o lançamento dos veículos autônomos, como o da Google, os veículos elétricos, híbridos ou de células de nitrogênio. Ela deve dedicar um tempo a essa discussão.

Eu sou do Estado do Paraná, como também V.Exa., onde existe hoje uma parceria enorme da Itaipu com a Renault, sobre veículos elétricos. Tanto é que, na próxima segunda-feira, haverá a entrega, para o Ministro de Minas e Energia, que é o Fernando Coelho, de um veículo elétrico produzido dentro de Itaipu, em parceria com a Renault, numa altíssima tecnologia.

Estamos hoje debatendo algumas situações que, a meu ver, abrangem todas as ações relacionadas ao direito do consumidor. Mas, em alguns momentos, eu ouvi: “*O que nós vamos fazer com o álcool?*” Há um protecionismo enorme em relação ao álcool.

Se nós formos discutir a estrutura econômica, isso é outro viés. Se nós formos discutir o direito de o cidadão ir lá e ter escolha, isso é outro viés também. Mas não podemos deixar de analisar, primeiro, que o cidadão sempre tem o seu direito, e, segundo, a evolução dos veículos produzidos hoje. Acho que é sobre esse grande ponto que nós poderíamos desenvolver um trabalho dentro da Comissão de Meio Ambiente. De 2013 para cá, com as tecnologias existentes, houve a melhora do *diesel* S-10, que polui menos hoje. Se compararmos tecnologia por tecnologia, um veículo a *diesel* hoje polui menos do que um veículo a gasolina de 2016/2017. Os veículos produzidos em 2008, 2009, 2010, 2011 produzem uma poluição muito maior, que chega a dobrar, do que os veículos a *diesel* produzidos hoje com a tecnologia de 2015, 2016 ou 2017.

Então, temos que trabalhar no sentido de dar o direito de escolha ao cidadão, para que ele possa adquirir o seu veículo conforme quiser. Mas o grande ponto é trabalharmos com um incentivo governamental para renovação da frota. Este é o



grande ponto que devemos trabalhar se quisermos pensar no respeito tecnológico, na questão do desenvolvimento sustentável: que os veículos produzidos de 2012 para trás tenham um incentivo do Governo e que seja feita a renovação da frota.

Eu não estou aqui representando o setor automobilístico, não tenho um contato sequer com uma pessoa desse setor, não estou aqui trabalhando por uma questão de mercado. Eu estou falando de dados técnicos que a própria Comissão me trouxe quando da discussão do tema. O grande problema está nas frotas antigas, não está no *diesel* atual, com uma tecnologia de 2013 para cá, até porque hoje a gasolina está poluindo mais.

Trouxe uma das provas disso, que faço questão de mostrar. Em primeiro lugar, todos os veículos a gasolina vão desaparecer em 8 anos, diz um estudo recente, de 24 de maio. Caso os senhores queiram ter contato, esse é um estudo feito por Tony Seba, um economista da Universidade de Stanford, que mostrou que os veículos autônomos elétricos substituirão os carros atuais. O que eu quero mostrar com um dado como esse?

Em contrapartida — vou pegar até os dados que ele nos oferece aqui no final —, a Tesla, que é uma empresa de veículos, vale mais hoje que a Ford e a GM. Mas como? Quem tem um carro Tesla aqui? (*Pausa.*) Ninguém tem um carro Tesla. Aonde eu quero chegar com isso?

Hoje o valor de mercado da Tesla, com apenas 3 anos existência, é maior do que o da Ford. A Wall Street cotou as ações da Tesla em 51,56 bilhões de dólares — esses dados devem ser conhecidos dos senhores —, contra 50,26 bilhões de dólares da GM. A Ford já ficou para trás. E a Tesla, no ano passado, teve 746 milhões de dólares de prejuízo.

Podem até pensar: “*Alguém está comprando e queimando casas*”. Mas não é isso. Esse é o futuro que está sendo visto. Ou seja, o futuro hoje em discussão é o carro elétrico, o carro híbrido, porque todo o mundo está percebendo que essa é a saída que temos.

Mas nós não vamos poder tirar o direito de escolha pelo veículo a etanol, ou a gasolina, ou a *diesel*, que polui menos. E, conforme esses dados que nós estamos debatendo, eu diria que todos esses veículos serão retirados, engolidos com o tempo. Mas o mercado está dizendo: “*Olhem! Isso vai acontecer lá na frente!*”



Ao mesmo tempo em que eu defendo o direito, eu diria que as nossas discussões em relação à reserva de mercado do etanol estão ficando completamente obsoletas. Eu faço parte da Frente Parlamentar Mista da Agropecuária e defendo o setor sucroalcooleiro, que é muito ativo. Mas, em primeiro lugar, antes de ser corporativista com algum setor, eu defendo o direito do cidadão, que não pode ser cerceado, senão, vamos ter que tirar esse artigo da Constituição Federal.

A minha defesa é única: não defendo nenhuma outra situação que não seja o direito do consumidor. Mas eu também aponto que, em 8 anos, os estudos estão mostrando isso — podem ser um pouco otimistas, pois não acredito que seja tanto tempo assim. Ou todo o mundo está errado investindo na Tesla, ou nós estamos fazendo as ações erradas.

E nós temos uma Itaipu Binacional que produz veículos fantásticos dentro da estrutura do Parque Tecnológico Itaipu — PTI. E nós não estamos dando moral para isso, não estamos fazemos audiências públicas para discutirmos com a Itaipu qual é a possibilidade de colocarem esses veículos no mercado mais rapidamente. Tudo bem que isso esteja sendo feito em parceria com a empresa Renault, que é uma empresa que produz no Brasil, no Estado do Paraná. Inclusive nós estivemos recentemente no Parque Tecnológico Itaipu.

Não quero fazer propaganda de nenhuma marca. Mas o Fluence será entregue agora, junto à ELETROBRAS, na segunda-feira.

A própria BMW tem veículos completamente elétricos aqui no Brasil.

Então, como esta é uma Casa de Leis, Deputado Nilto Tatto, sugiro que nós façamos uma ação simbólica junto à Itaipu, principalmente por meio da Mesa Diretora da Casa, para que os veículos elétricos sejam doados. Seria uma sugestão da Comissão do Meio Ambiente. Tenho certeza de que Itaipu irá nos atender. E, no local do estacionamento desses veículos, deveria haver um ponto para que eles fossem recarregados. Isso é simbólico. Isso irradia.

Quero dizer o seguinte: não há radicalismo ou polarização do meu lado em relação ao *diesel*. Não! Eu vou sempre respeitar as escolhas. E o principal é o respeito à Constituição. Mas eu desafio qualquer um a mostrar que os veículos de 2011 e 2012 poluem menos do que os veículos a *diesel* produzidos hoje. Desafio



qualquer um! Nós estudamos, fizemos parte de uma Comissão, tivemos contato com vários dados, ouvimos quem é a favor e quem é contra.

Então, vamos trabalhar numa linha — o meu tempo já se esgotou — de renovação de frota. Aí nós vamos representar um papel importantíssimo na construção de um meio ambiente melhor. Eu falo que, na frente da casa onde me criei, na cidade de Céu Azul, tive o privilégio de ter o Parque Nacional do Iguaçu — o que nos dividia era só uma rodovia, a BR-277. Então, convivi o tempo todo com o Parque Nacional do Iguaçu, com o rigor da Polícia Ambiental do Estado do Paraná, no controle severo e firme dos valores que tem o parque, muito bem preservado.

Então, eu diria que, se ficarmos discutirmos alguns pontos, vamos enxugar gelo. E vou repetir: o meu relatório é pautado, sempre e principalmente, na preservação do direito de escolha.

Em relação a isso, apresentamos agora o Projeto de Lei nº 6.503, de 2016, que visa proporcionar à indústria os incentivos fiscais de que falei, através da inclusão como beneficiária do Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, que chamamos de Inovar-Auto.

Isso já vem sendo discutido desde 2006. Os senhores podem ver que não é um discurso de agora, que é um discurso em que já venho trabalhando. Então, os estudos colocados nos levaram a apresentar esse projeto de lei, que está apensado ao Projeto de Lei nº 4.086, de 2012, que estabelece o mecanismo de incentivo à eficiência energética.

Srs. Deputados e membros da Mesa, eu não sou dono da verdade e não quero ter o objetivo de convencer diretamente ninguém. Eleito pela manifestação popular e legitimado pelas urnas, eu assim me posiciono sobre o assunto para o qual fui escolhido para ser o Relator. E digo que, quando cheguei, não tinha chegado à conclusão do que realmente queria trabalhar. Porém, ao me deparar com algumas ações, convenci-me claramente desses direitos.

Também há um documento da Agência Paraná de Desenvolvimento que diz sobre o que isso representa para o Estado. Aqui se fala dos mitos e falsos argumentos usados para não se abrir o mercado brasileiro aos carros a *diesel*. Enfim, ouvi os vários pontos.



Sr. Presidente, não vou poder ficar até o final — V.Exa. sabe, pois já havíamos conversado —, pois estou aguardando para falar no plenário, ainda tenho mais dois compromissos e decolo às 13h30min para o Paraná, que é a minha base eleitoral.

Agradeço a todos pelo entendimento. Vamos abrir para a discussão e para outras falas.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Deputado Evandro Roman.

Gostaria de dizer que, embora eu e o Deputado Evandro Roman tenhamos, às vezes, divergências do ponto de vista de perspectiva, S.Exa. é um dos Deputados mais atuantes desta Casa, com uma capacidade de diálogo enorme, extraordinária. Convivemos na Comissão de Desenvolvimento Urbano, quando S.Exa. era o Presidente da Comissão.

O SR. DEPUTADO EVANDRO ROMAN - Não, foi na Comissão Especial sobre a Lei de Proteção de Cultivares.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Isso mesmo.

Nesses espaços, debatemos, temos nossas divergências do ponto de vista da visão de mundo, mas sempre com tranquilidade e com enorme respeito.

Além disso, o Deputado Evandro é de uma das regiões mais bonitas do Brasil, próxima à Foz do Iguaçu, uma região extraordinária.

Obrigado pela contribuição. V.Exa. está liberado, Deputado. Nós entendemos, sabemos como é a agenda aqui.

Dando continuidade, passo a palavra ao Miguel Ivan Lacerda de Oliveira, do Ministério de Minas e Energia.

O SR. MIGUEL IVAN LACERDA DE OLIVEIRA - Eu vou falar da perspectiva do Governo sobre o uso de combustíveis, que tem um impacto total na cadeia. Vamos entender como é a entrada e a saída do produto.

(Segue-se exibição de imagens.)

O programa se chama RenovaBio. Ele reconhece que existe um valor diferente.



Hoje, no estacionamento do Senado, um carro a *diesel* não pode entrar. Neste estacionamento, o carro a *diesel* é vedado, mesmo que seja uma picape maior. Por quê? Porque o carro a *diesel* produz NOx. Na comparação entre o CO2 equivalente, o carro a *diesel* produz, em média, por unidade de energia, menos CO2 equivalente, mas no NOx, não. A produção de *diesel* de NOx é maior do que de todos os outros carros. Você pode entrar no estacionamento do Senado com um carro a gasolina, mas, se entrar NOx, você pode morrer na saída do estacionamento, porque o carro é a *diesel*. Não estou questionando, estou apenas falando o que acontece.

Hoje existe um valor que não é pago naquele que reduz. O carro elétrico tem um valor maior, mas não é reconhecido no preço, assim como o de biocombustível, porque tem que competir igual àquele que se apropria de um bem público, que, no caso, é o ar.

Sobre a importação, o Brasil importou 51 bilhões de dólares de combustível fóssil de 2011 a 2016. Dezoito por cento do *diesel* usado no Brasil é exportado. Esse dinheiro sai do emprego e renda do Brasil para algum lugar fora do País. Isso daria para construir 1.300 plantas de biodiesel. Lá em Cascavel, acho que há uma. Uma dessas aqui emprega 7 mil pessoas. Daria para fazer 130 usinas de etanol.

Com a política restritiva de vários anos ao uso de biocombustível, isso foi mais ou menos o que perdemos em 5 anos. Mandamos embora mais ou menos 480 mil pessoas. Elas perderam o emprego porque escolhemos um combustível fóssil, em vez de escolher um renovável.

Essa usina é em Rio Preto. Não sei, Deputado Tatto, se é lá perto. Essa é uma notícia de 2017. São candidatos em uma fila de empregos de uma usina de biocombustível no Brasil, no grande interior. Foram abertas 1.500 oportunidades e foram contratadas 2.600 pessoas. Isso foi notícia em Rio Preto, por 4 dias, porque a fila de emprego atravessava a cidade.

Como se isso não bastasse na realização de preço, a World Health Organization calcula que o combustível fóssil mata 7 milhões de pessoas por ano por conta da poluição. A escolha por qualquer incentivo de combustível fóssil resulta em mortes.



Quanto à emissão de NOx relacionada à produção de *diesel*, a Nature calcula que o total de mortes humanas decorrentes da poluição é, em média, 10 milhões de pessoas.

Em 2017, o avanço de energias renováveis do mundo gerou 10 milhões de empregos. A Califórnia, onde está localizada a Tesla, fez uma escolha totalmente diferente para fazer a transição. Lá, o uso de energias renováveis, assim como está ocorrendo em Itaipu, cresce 8% do PIB ao ano. Essa é uma escolha pública acertada, pois se apropria do bem público.

Os dados dos estudos científicos estão todos nessa apresentação.

Por que isso acontece? Porque existe a apropriação de um bem público, que, no caso, é o ar. O art. 255 da Constituição diz que é direito do cidadão o meio ambiente e o ar.

É estratégia de Estado reconhecer o valor do bem público nos preços relativos, a partir das diferentes externalidades.

O ar que respiramos é também um direito. A escolha por qualquer tipo de combustível fóssil nega esse direito a toda a população. Mas a escolha por um ar de melhor qualidade gera mais emprego, mais renda e mais oportunidade no Brasil.

Construímos o RenovaBio num diálogo com 280 instituições, com toda a cadeia de biocombustíveis, com todos os Ministérios, com todos os estudos de impacto nessa transição do combustível fóssil para o renovável. Vimos qual é a política pública que funciona: maior energia por unidade, com menor emissão de CO2 equivalente.

É importante o conceito de CO2 equivalente, porque, às vezes, em vários estudos, está especificado o CO2, mas não o particulado; ou o NOx, mas não o CO2. Então, é fácil justificar que o petróleo é mais indicado do que a energia solar. É importante vincular o CO2 a toda unidade.

Outra coisa é o ciclo de vida. É importante entender, desde o momento em que se planta até a hora em que se estaciona o carro, ou seja, em cada ciclo de vida, como ocorre a emissão. O carro elétrico é muito legal, mas como é feito o descarte da bateria? Se eu ligo o carro elétrico na tomada em que a energia é gerada por uma térmica a óleo ou a carvão, o carro é a carvão. Temos, portanto, que entender todo o ciclo de emissão de CO2 equivalente.



O conceito do RenovaBio é megajoule por CO2 e ciclo de vida.

Essas experiências estão acontecendo no mundo todo. A Califórnia está crescendo 8% do PIB ao ano nesse aspecto. Uma das políticas que geraram a Tesla é o LCFS, porque eles subsidiam o carro elétrico na Califórnia. Isso só é possível porque, com as compras de carro elétrico naquele país, reconheceram que existe um mercado de geração de emprego e renda com essa política de fazer a transição para renováveis. Tem-se, nesse caso, uma qualidade melhor do ar, melhor preservação, melhor escolha. Há, ainda, uma política que pode gerar mais emprego e renda.

O RFS é o modelo americano. Eu trabalho com o setor sucroalcooleiro. Hoje estamos importando a mesma quantidade de etanol que exportamos, porque os americanos reconhecem que o etanol de cana-de-açúcar do Brasil tem uma retenção de CO2 maior. Eles importam o etanol brasileiro e nos exportam o etanol de milho, que tem menor eficiência de CO2. Os navios passam um pelo outro, indo e voltando, como se o carbono ficasse em algum lugar. Nós não reconhecemos a grande riqueza do Brasil, que é a produção de biocombustível. Não existe, em lugar nenhum do mundo, biocombustível que tenha 27% da mistura de anidro ou hidratado. A diferença é que precificamos separadamente.

Há outro aspecto no mercado de combustíveis: o *diesel* é barato hoje porque pagamos menos imposto dele do que da gasolina. No dia em que se fizer a transição do *diesel*, o preço dele será deslocado, porque isso não tem importância para a compra. Hoje, o *diesel* é barato porque é responsável pelo abastecimento dos tratores, que subsidiam e transportam a produção agrícola. A tributação entre o *diesel* e a gasolina é diferenciada. Qualquer incentivo ao uso do *diesel* é, na verdade, uma transferência de renda do subsídio do fazendeiro, do produtor de alimento, para o cara da cidade que consegue comprar um carro a *diesel*.

Um Tesla elétrico custa hoje no Brasil 260 mil reais. Por isso, perguntamos: quem tem um Tesla aqui? Só quem tem 260 mil para comprá-lo.

O RED é o modelo da União Europeia, que tem a mesma política.

Antes, usávamos metas volumétricas, que é a mistura no total. Na proposta do RenovaBio, estamos fazendo a transição para fazermos a relação entre metas de emissão de energia por CO2 equivalente. Provavelmente, o carro do futuro será



movido a biocombustível híbrido — biodiesel, no caso do *diesel*, ou etanol, no caso do etanol — e usará a frenagem e a rotação da cana para alimentar a bateria. Esse carro vai fazer 45 quilômetros com 1 litro de combustível. Nós temos que aumentar a eficiência e o CO₂. O carro que faz 42 quilômetros por litro já está disponível. O Brasil vai permitir a entrada dos híbridos.

O modelo em desenvolvimento é a certificação individual do ciclo de vida — é preciso saber quando isso começa e quando termina —, as metas de reduções de emissão, e o aperfeiçoamento regulatório.

A nossa ideia é fazer metas sobre a redução da produção do mercado de combustíveis no Brasil, inclusive do próprio petróleo. Se as refinarias localizadas hoje no Brasil tem uma destinação de CO₂ mais eficiente do que uma refinaria localizada na Alemanha, nós vamos certifi-cá-la e atribuir uma nota individual ao produtor. Hoje, no Brasil, há 683 produtores. Eles têm uma certificação a partir do ciclo de vida, e nós geramos um crédito de carbono.

Qual é o efeito dessa política? Esse crédito de carbono é negociado internacionalmente. A Agência de Aviação Civil vai multar, em 2021, as empresas aerolíneas que usam QAV nos aviões. O mundo todo está trabalhando para fazer essa redução, porque isso gera renda.

Se esse crédito brasileiro — hoje nós não recebemos nada — entrar nesse mercado, conseguimos entregar ao mundo um produto que o brasileiro já produz, que é a menor redução de CO₂, além de baixar o preço do combustível na bomba e ainda produzir menos CO₂.

Esse é um deslocamento do cálculo da curva sobre as notas de certificação e uma composição da unidade de distribuição. Ali está a composição de como é negociado o crédito de redução de carbono dentro do mercado de biocombustível e o fluxo da bolsa e do Banco Central para negociação comercial de futuro deste crédito de carbono.

Escolher biocombustível ou renováveis é escolher não fazer outra coisa; escolher não fazer outra coisa é escolher não usar *diesel* em carros pequenos. Se escolhermos outro caminho, nós vamos perder a oportunidade de gerar emprego, de ter o direito a um ar mais limpo, de ver o mundo reconhecer o que o Brasil gera, a partir da biomassa e de outros tipos de energia. Vamos ter de mandar gente embora



do Brasil e importar 20%, 23% de combustível. Não existem refinarias de *diesel* suficientes no País nem serão instaladas.

Já conversamos com todos os envolvidos nesse assunto. Achamos que isso incentiva a indústria nacional brasileira a entregar ao mundo um carro mais eficiente, como ocorre com o nosso carro *flex*, que só existe no Brasil. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores — ANFAVEA quer fazer uma política para distribuí-lo para o resto do mundo.

Achamos que essa política do RenovaBio gera investimentos de 100 bilhões de dólares no Brasil, em 5 anos, e 3 milhões de empregos, em cidades pequenas.

É interessante fazer essa discussão. A visão do Ministério de Minas e Energia e do Governo é no sentido de usar o desenvolvimento sustentável em contraposição ao desenvolvimento baseado em combustíveis fósseis, para construirmos um País melhor, com mais emprego, mais renda e maior qualidade de vida.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Miguel.

Passo a palavra à Letícia Reis de Carvalho, do Ministério do Meio Ambiente.

Obrigado pela presença, Deputado Evandro Roman. Depois, nós passamos o resultado da audiência a V.Exa.

A SRA. LETÍCIA REIS DE CARVALHO - Bom dia a todos os senhores e senhoras.

Inicialmente, em nome do Secretário de Recursos Hídricos e Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente, Sr. Jair Tannus, eu gostaria de expressar a apreciação do Ministério do Meio Ambiente pela oportunidade de oitiva nesta Casa em relação a essa matéria, para tratar de um tema extremamente caro ao setor ambiental, no que se refere a seus impactos à poluição atmosférica e ao comprometimento da saúde humana.

Sem o intuito de polemizar, sinalizo claramente que, em momento oportuno, o Ministério do Meio Ambiente se manifestou contrário à proposta do PL, portanto, à liberação do uso de *diesel* em veículos leves. Essa posição já é conhecida da Casa, e eu venho aqui reiterá-la, apresentando as devidas justificativas e fundamentações desse entendimento que vigora no Ministério do Meio Ambiente.



Como os senhores devem estar a par, o Ministério do Meio Ambiente e o IBAMA coordenam o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores — PROCONVE, e, por isso, atuamos na formulação da política pública de controle de qualidade de combustível e veículos no Brasil e também como reguladores desta matéria.

Então, é com base nessa *expertise* e nessa atuação que eu fundamento que, entre as implicações da possibilidade da utilização de *diesel* em veículos leves no Brasil — hoje só é permitida para veículos pesados, de acordo com o PROCONVE —, está o aumento de alguns poluentes tóxicos emitidos diretamente pelo escapamento dos veículos. Mesmo considerando que esse tipo de veículo leve deva atender aos mesmos limites de emissão impostos aos demais veículos, aqueles equipados com motores do Ciclo de Otto — entendam, movidos a etanol, a gasolina, suas misturas ou a gás natural —, a emissão real de óxido de nitrogênio, ou NOx, que já foi mencionado aqui, tende a ser maior em veículos a *diesel*.

Senhores, o NOx é um dos poluentes precursores da formação de ozônio troposférico, poluente responsável por boa parte dos episódios de ultrapassagem dos padrões de qualidade do ar. Posso citar, como exemplo, a Região Metropolitana de São Paulo.

Isso nos traz a uma nova perspectiva, um pouco distinta da que foi colocada pelo colega que falou anteriormente — passamos da preocupação com a mudança do clima para uma preocupação mais imediata, que é a saúde da população e a qualidade do meio ambiente nas cidades onde há grandes aglomerações urbanas, especialmente aqui no Brasil, considerando que o transporte rodoviário ainda é o nosso principal modal de transporte em áreas urbanas.

Digo isso porque o importante aqui é termos uma cautela muito grande na formulação dessas políticas públicas e desses mandados legais, no sentido de não descobrirmos um santo para taparmos outro. Nesse caso, eu me refiro à mudança climática, mas também às questões imediatas de qualidade do ar e saúde da população.

Além disso, o aumento do lançamento de NOx na atmosfera nos preocupa já que o seu principal composto, o NO₂, é encontrado em altas concentrações em capitais europeias com alta densidade de tráfego — análogas a São Paulo, como



acabei de mencionar —, onde é comum, onde é permitida atualmente a utilização de veículos leves a *diesel*.

Eu posso citar, por exemplo, Londres, que já apresenta máxima de concentração de NO₂ da ordem de 450 microgramas por metro cúbico, o que representa uma concentração quatro ou cinco vezes mais alta do que as máximas registradas na cidade de São Paulo em 2015.

Então, eu sigo na linha de construir o argumento de que a política brasileira, que atualmente proíbe a utilização de *diesel* em veículos leves, é uma política acertada, na medida em que cidades europeias vêm enfrentando o problema concreto do aumento da concentração de NO_x. E elas têm, no seu cardápio de possibilidades hoje, o uso de *diesel* em veículos leves. Nesse caso, estamos diante de uma situação em que o brasileiros têm uma legislação e uma configuração mais apropriadas do que as dos nossos colegas europeus.

Outro aspecto muito relevante a se considerar, trazendo novamente para a questão concreta, imediata e urgente da saúde da população ou do nexo entre qualidade do ar e saúde da população, é a emissão de material particulado, que tende a ser maior em veículos a *diesel*, em comparação à emissão dos veículos movidos a etanol e gasolina.

Mesmo que eventualmente a emissão em unidade de massa possa ser menor, existe a tendência de que essa emissão seja formada por partículas muito finas, com diâmetro aerodinâmico menor que 2,5 micras ou 2,5 partes por milhão. Isso significa que partículas com esse tamanho adentram no trato respiratório com mais facilidade e, com isso, causam mais doenças respiratórias, doenças pulmonares.

Então, isso faz com que essas partículas sejam mais passíveis de serem inaladas, como eu mencionava, carregando para o pulmão e para a corrente sanguínea compostos típicos da formulação do *diesel*.

Em 2012, a Organização Mundial de Saúde — OMS, que foi citada aqui hoje em falas anteriores, anunciou, por intermédio da Agência Internacional de Pesquisa do Câncer — IARC, um dos faróis a nos guiar no estabelecimento do nexo entre poluição ambiental e agravos à saúde, que passou a classificar a emissão de veículos a *diesel* como carcinogênica para humanos, baseada em evidência



suficiente de que a exposição a esse tipo de emissão está associada ao surgimento de câncer de pulmão.

Na mesma linha, a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos — EPA já há 10 anos classificava a emissão de veículos a *diesel* como potencialmente carcinogênica. Adicionalmente, há um potencial de emissão de compostos orgânicos de alta toxicidade e volatilidade, também maior do que em veículos movidos a gasolina ou a etanol.

Muitos desses hidrocarbonetos são conhecidos por terem propriedades mutagênicas, além das carcinogênicas, como os hidrocarbonetos policíclicos aromáticos.

O veículo a *diesel* usualmente apresenta maior eficiência energética e menor emissão de CO₂ — isso já foi mencionado aqui — em relação à gasolina. No entanto, no Brasil, o etanol anidro, que foi bastante citado na apresentação anterior, misturado à gasolina — o percentual está atualmente entre 18% e 27%, conforme manda a legislação —, ou o etanol hidratado comercializado trazem benefícios maiores em termos de fontes renováveis de matriz energética e emissão de CO₂ do que aqueles que poderiam ser obtidos pela pequena vantagem de eficiência que o motor a *diesel* tem em relação aos motores do Ciclo de Otto.

Essa é uma das premissas e uma das conclusões fundantes do posicionamento do setor ambiental contrário a qualquer liberação no sentido de ampliar no Brasil o uso previsto hoje do *diesel* na frota de veículos pesados para incluir os leves.

A utilização do etanol como combustível — tanto a adição à gasolina como o uso integral em motores biocombustíveis, como os conhecidos carros *flex* — atende aos objetivos da Lei nº 12.187, de 2009, a nossa Política Nacional sobre Mudança do Clima, que estabelece a preferência de utilização de fontes renováveis de energia no setor de transportes.

Portanto, nós já temos hoje matriz de controle, legislação e política pública, por intermédio do PROCONVE e da própria lei de mudança do clima, compatível com a segurança, com os estímulos ao combate à mudança do clima e, também, compatível com os assuntos emergentes de controle da poluição atmosférica e diminuição dos impactos e dos agravos à saúde humana. Essas duas coisas,



senhores, são absolutamente fundamentais e indistintas no fim, porque ambas são elementos fundamentais do desenvolvimento sustentável. Temos que equilibrar essas duas coisas na balança.

Os sistemas de controle de emissões embarcados nos veículos tendem a se tornar mais complexos, tendo em vista a evolução na legislação que determina o atendimento de limites de emissão cada vez mais restritos.

Outro aspecto importante a ser considerado é o que envolve a manutenção desses veículos — veículos leves, veículos familiares, veículos a passeio.

Embora tenhamos a Resolução CONAMA nº 3, que estabelece os padrões de qualidade do ar, e a Resolução CONAMA nº 5, que estabelece o Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar — ambas preveem no País, hoje, Programas de Inspeção Ambiental de Veículos em Uso, de veículos rodando nas cidades brasileiras —, infelizmente nós temos uma situação hoje no Brasil em que apenas o Estado do Rio de Janeiro tem, em curso, medidas de controle e de inspeção veicular.

São Paulo costumava ter. Nós tivemos no Brasil, mas lamentavelmente não logramos êxito em implementar amplamente medidas de controle ou de inspeção veicular, ou programas de inspeção veicular, em todo o Brasil. Apenas São Paulo e Rio de Janeiro praticavam. E atualmente a nossa situação, desde o ano de 2016, é que apenas o Estado do Rio de Janeiro estabelece esses controles de forma regular.

A ausência de uma forma de controle nos veículos em uso é bastante preocupante, já que pode fazer com que uma parcela importante da frota passe a circular em estado de manutenção deficiente e isso leve, portanto, a emissões superiores às previstas.

Então, hoje, nós precisamos trabalhar essa política e analisar a possibilidade de extensão do uso de *diesel* para veículos leves, considerando que temos um sistema de controle ou de inspeção veicular deficiente no País.

Outro aspecto a ser destacado é que o debate começa a ser refeito, refundado, no resto do mundo, e muito me alinho com as palavras anteriores do Exmo. Deputado, trazendo a perspectiva de que o debate nacional esteja no contexto das mais recentes discussões sobre energia, sobre poluição atmosférica e



inovação tecnológica no mundo. É importante sinalizar que os países que praticam, hoje, políticas que favorecem o uso de *diesel* em veículos leves começam a rever suas posições.

Em setembro último, a EPA, agência americana de meio ambiente, equivalente ao nosso IBAMA, e que tem entre suas competências o controle da poluição atmosférica, anunciou que a empresa Volkswagen admitiu ter instalado um item de ação indesejável, um *device*, um dispositivo — isso já foi mencionado aqui também anteriormente —, em automóveis a *diesel*, vendidos nos Estados Unidos, de forma a evadir, evitar, o cumprimento da legislação. Em última instância, ou em outras palavras, seria uma fraude, para adulterar o registro das emissões em dispositivos dos veículos.

Segundo declarações da própria empresa, seria muito difícil atender ao nível de NOx da legislação vigente nos Estados Unidos, que permite o uso de *diesel* em veículos leves, aliado ao desempenho requerido por essa classe de veículo. Posteriormente, a empresa admitiu que a fraude também se estendeu à venda de veículos em outros países. O caso já foi mencionado aqui na fala do próprio Presidente.

Essa atitude representa um aumento na emissão de NOx desses veículos que pode chegar a ser 40 vezes superior ao limite legal. Esse fato causou, como não poderia deixar de ser, uma grande consternação e uma grande movimentação não só na indústria automobilística, mas em todos os órgãos reguladores ambientais do mundo. O próprio Presidente, em sua fala inicial, trouxe claramente as medidas do IBAMA em relação à produção de uma categoria, especificamente, da Volkswagen aqui no Brasil.

No mês passado eu estive na Alemanha para conversar com as minhas contrapartes quanto a isso. Eu sou chefe da área de qualidade ambiental e controle de substâncias químicas perigosas, no âmbito do Ministério do Meio Ambiente. Estive conversando com as minhas contrapartes no Ministério da Alemanha e soube que a própria Alemanha, que vive essa situação — porque a empresa é de lá, a empresa em que ocorreu a burla, ou fraude, em relação ao controle de emissões de veículos leves a *diesel* —, começa também a rever a sua legislação e essa permissão no seu território.



Em termos estratégicos, como eu mencionava — citei especificamente a Alemanha —, a União Europeia já sinaliza com o banimento dessa categoria de veículos em sua região de abrangência, tanto pela constatação de indicadores negativos de poluição local, já citados — mais uma vez eu faço a âncora da problemática e da necessidade de equilibrar as medidas que tomamos em prol do combate à mudança do clima e as medidas urgentes, imediatas, de controle da poluição ambiental e redução dos impactos e agravos à saúde humana —, como pela necessidade de redução do consumo de combustíveis fósseis, o que foi muito bem colocado pelo palestrante anterior.

Quero dizer que, para o Ministério do Meio Ambiente, é muito preocupante a possibilidade de se permitir a comercialização de veículos no Brasil com essas características — o País já conta com alternativas vantajosas à utilização de combustíveis fósseis —, no momento em que outros mercados apontam para alternativas tecnológicas que incluem a opção de veículos elétricos híbridos ou puramente elétricos.

Nesse sentido, senhores, eu encerro destacando que a posição do Ministério do Meio Ambiente é baseada em dados concretos da nossa realidade nacional, em dados concretos do exercício da nossa competência de reguladores do setor de veículos e combustíveis no Brasil.

Nós valorizamos o espaço prioritário para discussão desta matéria, no âmbito do CONAMA, a partir do diálogo técnico direto entre os três setores: o setor ambiental, o setor de combustíveis e o setor de veículos. Isso é o que nós temos, hoje, como arranjo institucional de governança no âmbito do PROCONVE. Nós avaliamos que lá é o melhor lugar para se trabalhar em cima de dados concretos que nos permitam estabelecer as melhores medidas e os melhores critérios para o mercado brasileiro.

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Letícia.

Registro a presença do meu companheiro Deputado Adelmo Carneiro Leão, do PP de Minas Gerais.

Passo a palavra agora a Davi Martins, Coordenador da Campanha de Mobilidade do Greenpeace Brasil e representante do Observatório do Clima.



O SR. DAVI MARTINS - Bom dia a todos.

Agradeço à Comissão pelo convite. Eu vim aqui falar sobre um elemento que foi muito comentado na Mesa, o impacto da poluição decorrente do *diesel* na saúde das pessoas, em especial sobre um trabalho que o Greenpeace encomendou ao Instituto Saúde e Sustentabilidade, em São Paulo, que avaliou o impacto da poluição decorrente dos ônibus na cidade de São Paulo sobre a saúde dos cidadãos.

(Segue-se exibição de imagens.)

Esse trabalho foi publicado em 17 de maio deste ano e foi encabeçado pela Evangelina, médica do Instituto Saúde e Sustentabilidade, pelo Sr. Paulo Saldiva, médico de renome da Faculdade de Medicina da USP, que trata desse assunto há muitos anos, e pelo Paulo Afonso, engenheiro do Instituto, um especialista no impacto de poluentes na saúde das pessoas.

O principal ponto, antes de começarmos a discussão, é deixar claro que o Brasil ainda está muito aquém do que a OMS indica como níveis máximos de medição de material particulado fino, que é o principal problema da queima do *diesel*, como disse a Letícia. Nós estamos nesta marca aqui, 40 partes por milhão, enquanto a OMS estabelece como nível máximo 20 partes por milhão, desse particulado. Este quadro é só para deixar claro que, apesar de termos uma regulamentação, estamos aquém do que a OMS exige.

Acho que tudo isto aqui já foi dito, então vou passar direto aos resultados dessa pesquisa.

Como eu disse, o objetivo da pesquisa foi avaliar o impacto da emissão do poluente material particulado fino na saúde pública e privada, com suas respectivas valorações econômicas e com o cálculo de morbidade e mortalidade.

A hipótese. Nós temos um cenário hoje em que basicamente 100% da frota de ônibus de São Paulo é movida a *diesel*. E o Greenpeace propõe dois tipos de cenário: um de transição para uma matriz 100% renovável, feita de forma híbrida, com utilização das matrizes B100 e elétrica, e outro de transição direta para veículos elétricos.

Trago este eslaide só para esclarecer o que foi levantado no estudo. O estudo mensura apenas a redução da emissão. Do total da poluição atmosférica da cidade de São Paulo, esse estudo olha apenas para a porcentagem referente a ônibus.



Então, nós estamos falando de apenas 9% de toda a poluição da cidade de São Paulo. O cálculo de mortalidade e morbidade vai ser baseado nessa porcentagem.

Neste eslaide temos só metodologia. Vou direto aos resultados. Acho que é mais importante comentarmos aqui os resultados.

Esse é um cenário atual da cidade de São Paulo. Num espectro de pesquisa de 2017 até 2050, 178 mil mortes na cidade são atribuídas exclusivamente ao impacto da poluição dos ônibus a *diesel*, com o custo de quase 54 bilhões de reais. Esse é o custo por produtividade perdida. Quanto a número de internações hospitalares, nós estamos falando de 93 mil internações públicas, nesse mesmo período, e de quase 96 mil internações privadas. O custo dessas internações totaliza quase 640 milhões de reais, só das internações exclusivamente decorrentes de males oriundos do material particulado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Essa projeção é até 2050?

O SR. DAVI MARTINS - Isso.

Temos aqui os cenários propostos. No cenário 2, nós temos a transição com a utilização de matriz mista, veículos movidos a *biodiesel* B100 e veículos elétricos, com a possibilidade de até 2050, fazendo essa introdução — quero deixar claro que essa transição proposta pelo Greenpeace é realizada até 2020; então, a partir de 2021, nós já teríamos ônibus rodando de matriz 100% renovável —, só na cidade de São Paulo, salvar 12.200 pessoas, com uma redução de custo de 3 bilhões e 600 milhões de reais, até 2050.

No cenário 3, com uma transição também até 2020, ou seja, a partir de 2021 teríamos 100% dos ônibus de matriz renovável, só que nesse caso é 100% de matriz elétrica, teríamos a possibilidade de salvar quase 13 mil vidas, até 2050, com uma redução de custo de quase 4 bilhões de reais, também até 2050.

Neste eslaide nós temos os cenários de 13 mil internações e de quase 14 mil internações, a menos, e uma redução do custo dessas internações na faixa de 45 milhões de reais, até 2050 também.

Eu quis trazer essa apresentação aqui, porque nós costumamos falar muito sobre o impacto na saúde. Nós temos muitos dados. Mas, até então, no Greenpeace nós não tínhamos um dado apurado do impacto do *diesel* na saúde pública do Município. Nós tínhamos dados globais, dados da Organização Mundial de Saúde —



OMS de mortalidade no mundo. Nós tínhamos esse impacto, mas não tínhamos isso para a cidade.

Eu quis trazer esses dados, porque o *diesel* é extremamente danoso. Ele causa um impacto financeiro para os cofres públicos. Falando de ônibus, esse projeto de lei para o Greenpeace é extremamente danoso. Ele vai ampliar essas mortes em um nível que nós sequer conseguimos mensurar, porque não conseguimos ter uma projeção disso ainda. Mas há um cenário bastante catastrófico na visão do Greenpeace.

O Greenpeace se posiciona contra esse projeto de lei principalmente por esses motivos. Nós estamos falando de vidas que são perdidas em decorrência da matriz energética que usamos no nosso transporte. E nós vamos piorar se nós usarmos essa matriz, se nós usarmos o *diesel* também para o transporte de veículos leves, para o transporte privado.

É isso que eu gostaria de dizer.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Davi.

Deputado Adelmo Carneiro Leão, V.Exa. gostaria de usar a palavra?

O SR. DEPUTADO ADELMO CARNEIRO LEÃO - Eu quero cumprimentar o meu amigo e companheiro, Deputado Nilto Tatto, e os convidados, Davi, Letícia e Miguel.

Eu não cheguei aqui desde o início. Então, fica um pouco complicado entrar nesse debate de maneira mais aprofundada e detalhada. Mas eu quero colocar aqui para o Davi e para a Letícia que, em relação a qualquer matriz energética, nós temos que entender o conjunto da obra. Não basta analisar o que cada um desses produtos eventualmente causa em função do seu uso, é preciso entender a lógica de toda a linha de produção, desde a exploração, o processamento, a logística, e depois o uso.

Eu vejo e também analiso com muita preocupação a situação do uso do álcool. O álcool é um produto muito pouco poluente na sua aplicação. Mas, se nós imaginarmos o processo de plantio da cana, a utilização de agrotóxico, a utilização de terras férteis, isso também entra na lógica da questão ambiental.



Então, nenhum produto pode ser utilizado de maneira isolada. Nós temos que utilizar também o conjunto do ponto de vista da sua efetividade, da geração de emprego, do custo efetivo da aplicação desses recursos, das outras alternativas energéticas. Mesmo quando se trata, por exemplo, da energia solar, que nós podemos dizer que é uma energia limpa, nós temos que imaginar também quais são os equipamentos que utilizamos para que ela possa ser armazenada e para que possa ser utilizada. Quando nós tratamos da energia elétrica, da energia hidrelétrica, do mesmo modo.

Então, há muitos fatores envolvidos nesse processo, que, ao final, nós chegamos à área da química. E tudo no ser humano ou quase tudo é química, da nossa constituição biológica, dos mecanismos da físico-química, do equilíbrio, da homeostase, das variações nutricionais. Então, essa é uma variável que precisa ser colocada nesse contexto do conjunto da obra.

Portanto, eu vou ficar aqui só com essa preocupação. Eu entendo que, principalmente para um Ministério do tamanho, da complexidade do Ministério do Meio Ambiente, quando se tratar de um assunto desta natureza, esta questão precisa ser colocada no contexto de toda a matriz energética nacional e eventualmente como isso poderia ser utilizado e em que condições.

Realmente, não me anima ver nós reduzirmos ou utilizarmos um sistema de transporte que tem uma estrutura altamente poluente. Mas também é altamente poluente, por exemplo, a utilização de agrotóxicos hoje. A Associação Brasileira de Saúde Coletiva — ABRASCO tem um estudo fantástico sobre esta atuação. Os órgãos governamentais também permitiram elevar em muito a concentração de agrotóxicos, para sustentar o agronegócio nessa lógica de melhoria da qualidade de vida, de otimizar a situação, de nós criarmos um ambiente que seja verdadeiramente saudável. E esse ambiente saudável implica nestas variações químicas, físico-químicas dos produtos que são utilizados, associados também ao conjunto, à matriz como uma situação completa para a nossa atuação.

Então, vale a pena discutir. Eu não tenho dúvida do grau de poluição. Nós poderíamos ver alguns estudos, por exemplo, em que essa utilização em grande escala se faz. Por exemplo, grandes cidades indianas utilizam o *diesel* em escala avançada e em equipamentos de pequeno porte. O tuque-tuque, que existe lá, utiliza



essencialmente o *diesel*. E nós poderíamos ver quais são os resultados desse uso intensivo, que existe em cidades grandes, como Mumbai e várias cidades indianas, onde esse produto é utilizado largamente. Mas é uma preocupação, apenas uma reflexão sobre um tema tão relevante.

Eu gostaria muito, Deputado Nilto Tatto, de estar aqui participando da Comissão de Meio Ambiente. Eu estou vinculado à Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática. Como ela coincide com uma Comissão tão importante quanto a Comissão de Seguridade Social e Família, eu pedi para o meu pessoal estar aqui na Comissão de Meio Ambiente, porque eu acho que é um lugar muito interessante para fazermos grandes debates do ponto de vista da construção do que nós temos debatido e colocado como o grande desafio neste País, que é a construção de um Estado que se preocupe com a vida saudável em toda a dimensão, da concepção até a nossa passagem definitiva por este mundo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Deputado Adelmo Carneiro Leão.

Antes de voltar a palavra para a Mesa para as considerações finais, eu queria dizer que o Deputado Evandro Roman aproveitou uma frase em que eu disse que o nosso papel, em toda a discussão de projeto, parte do princípio de que nós temos que respeitar os mandamentos constitucionais. O restante da frase também fala em impor ao poder público e à coletividade o dever de defender e de preservar o meio ambiente para a presente e as futuras gerações. Este é o grande debate da sociedade. Acho um tema muito atual do ponto de vista geral, não só específico, como é o caso do direito de eu ter um carro em que possa usar o combustível que eu quiser. E como é que fica o direito coletivo, o direito difuso? E o meu direito de fazer o que quiser com a minha propriedade? Como fica a função social da propriedade?

Acho que este é um debate atualizado em todas as áreas. De certa forma, vimos percebendo que ganhou espaço no Governo, principalmente depois do golpe, essa ideia do privado acima do coletivo. Estou dizendo isso com todo o respeito aos técnicos e a muita gente que está lá, do ponto de vista pessoal e individual. Mas há a expressão do que tem avançado, inclusive aqui dentro, com muita força — e



estou-me referindo ao centro do Governo, da Casa Civil —, nessa outra perspectiva que não a do compromisso geral.

Provocamos este debate e o trouxemos para cá, porque, se verificarmos que o Brasil assumiu o compromisso com a Agenda 2030 sobre os 17 objetivos do desenvolvimento sustentável, veremos que nesses objetivos está a mão do País. Muita coisa que está lá, que hoje é compromisso no âmbito da ONU, é contribuição do Brasil, naquela perspectiva.

Para aproveitar a Semana do Meio Ambiente, que será na semana que vem, se não me engano, na quinta-feira, vamos realizar um seminário específico para discutir como o Brasil está trabalhando na implementação e no acompanhamento dos objetivos do desenvolvimento sustentável. E este debate de hoje tem tudo a ver com isso. O Brasil assumiu compromissos extraordinários do ponto de vista da agenda do clima, em Paris.

Não tenho os números de cabeça, mas acho que as emissões na área de transporte já são maiores do que as do desmatamento. São significativas as emissões na área dos transportes, o que tem tudo a ver com o debate que estamos realizando aqui. E o Brasil assumiu metas extraordinárias. Este debate, e o caminho que está seguindo este relatório... O que nos dá esperança, mas temos que realizar este debate, é que no mundo inteiro se fala que daqui a 8 anos não mais se utilizará carro a combustível, e eu acredito que o mundo está caminhando para isso. O Brasil não vai poder seguir na linha deste projeto, porque daqui a 8 anos acho que não teremos mais carro movido a combustível fóssil nenhum. Acho que o mundo está caminhando nessa direção, do ponto de vista da inovação e da tecnologia. Acho que é esta a grande esperança, e, de repente, estamos seguindo esse caminho.

Mas nós temos que fazer a nossa lição de casa, o nosso papel. É quando discutimos, por exemplo, como fomentar cadeias produtivas na perspectiva da sustentabilidade e de se preocupar com os direitos coletivos, como o direito coletivo ao meio ambiente adequado para a nossa e as futuras gerações. E as pessoas dizem: *“Mas este debate restringe-se somente ao meio ambiente?”*

Qual é o papel do BNDES? Nos últimos anos, o BNDES teve um papel extraordinário no sentido de fomentar setores da economia, mas ele também pode ter um papel extraordinário em fomentar cadeias produtivas que têm outra



perspectiva, que dialogam com aquilo que principalmente os países da Europa vêm fazendo, por exemplo, na indústria automobilística, que segue outro caminho.

Então, queria mostrar que este debate que trouxemos à Comissão de Meio Ambiente, apesar de estar restrito a uma Comissão Especial específica, serve justamente para ajudarmos a provocar um pouco mais a reflexão sobre o tema, além de dialogarmos inclusive com outra Comissão, para que, quando o projeto for a plenário, contemple essa outra perspectiva que não simplesmente o direito, ou a liberdade de cada um, de usar o combustível que quiser.

Então, passo a palavra ao Miguel, para suas considerações finais.

O SR. MIGUEL IVAN LACERDA DE OLIVEIRA - Deputado, acho que o Governo tem uma proposta para a geração de emprego e renda e para o combate ao CO₂, que é o RenovaBio, que acredito ser uma agenda tão mais importante do que as diferenças individuais ou de ocupação.

O Brasil tem a superoportunidade do uso de biocombustíveis; já somos um exemplo no mundo. E trazer essa discussão sobre combustíveis renováveis é uma oportunidade para a geração de emprego, para o aumento da renda das empresas brasileiras e para entregar a toda a população algo mais sustentável.

Esta discussão aqui é boa, porque traz o debate que se faz por fora. Acho que um dos riscos é: Paris vai banir o carro de pequeno porte a *diesel*. A proposta é a de, em 2020, não haver mais esse carro. A Renault e a Peugeot, que são francesas, não mais terão onde vender seus carros. Eles querem arrumar alguém que os comprem, porque os europeus não querem mais respirar esse ar. Os alemães e os franceses não querem mais o NO_x do carro a *diesel*. Eles têm que encontrar um país que seja bobo o suficiente para aceitar isso, porque, se eles não o encontrarem, não terão a quem vender esse carro a *diesel*. Talvez, 20 ou 30 mil pessoas gostariam de usar um carro pequeno a *diesel*, e prejudicam-se 200 milhões de pessoas. Acho que a escolha pública, nesse caso, é clara sobre o cuidado para se fazer isso.

Eu sei que foi citado o art. 5º, mas o art. 255 também é: nós temos direito de respirar um ar de qualidade. Está na Constituição. Nós temos direito de construir este País baseado na sustentabilidade.



O que o Ministério de Minas e Energia tem a acrescentar é que, além do direito a essa sustentabilidade, nós podemos ainda criar um programa que gere emprego, renda, interiorização da geração de oportunidades de investimento baseado na escolha por uma economia mais sustentável.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Miguel.

Tem a palavra o Davi.

O SR. DAVI MARTINS - O Greenpeace tem uma posição muito clara. Na parte de energia, o Greenpeace defende 100% renováveis, para a matriz energética, incluindo nos transportes. Dentro dessa perspectiva, nós temos um material que chama revolução energética e que fala justamente dessa transição da nossa matriz energética, da transição da matriz do transporte e como isso pode inclusive gerar renda, além dos benefícios ambientais e para a saúde, como foi apresentado aqui hoje.

Eu gostaria de agradecer à Mesa e me colocar à disposição para futuras conversas.

Obrigado, Deputado Nilto.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Davi.

Passo a palavra à Letícia.

A SRA. LETÍCIA REIS DE CARVALHO - Muito obrigada, Presidente.

Eu acredito construir em cima da fala do meu colega do Ministério de Minas e Energia. A política que o Governo apresenta aqui, com o grande alinhamento de que nós favorecemos o aumento do uso de biocombustíveis na matriz energética brasileira, com claros benefícios para a política de clima e, ao mesmo tempo, já estamos no rumo correto, a política brasileira, nossa legislação já está corretamente estabelecida para garantir proteção à saúde e ao meio ambiente, com a atual restrição ao uso de *diesel* em veículos leves, conforme está no âmbito do PROCONVE, o programa que controla emissões veiculares no Brasil.

Com isso, eu diria que há um perfeito alinhamento no desenvolvimento dessas duas frentes, com múltiplos benefícios em todas as frentes, não só para o desenvolvimento econômico, mas para a proteção à saúde e ao meio ambiente.



Eu acho que as falas subsequentes do Ministério de Minas e Energia e Ministério do Meio Ambiente revelam isso claramente. Assim, o clamor do Executivo a esta Casa é que não se produzam alterações legislativas que retirem o País de algo que já está no rumo correto, inclusive alinhado com a reflexão que está sendo feita, como muito bem colocou o Presidente há pouco, no mundo inteiro.

Então, acho que esse me parece realmente um dos casos em que o Brasil, felizmente, acertou, inclusive antes de outros países mais desenvolvidos, e agora tem sido visto no mundo inteiro como um exemplo.

Nesse sentido, acho que precisamos honrar o exemplo que os cidadãos de outros países veem em nós, mantendo firmemente a política que temos, com as inovações que o biocombustível e outras legislações trouxeram no sentido de aumentar o percentual e a participação dessa categoria de combustíveis dentro da nossa matriz energética.

Esta Comissão é muito cara, em especial para a nossa área dentro do Ministério do Meio Ambiente. Refiro-me à minha competência como responsável pela qualidade ambiental e pela segurança química dentro do Ministério, construindo em cima do que foi dito há pouco pelo Sr. Deputado, olhando para o conjunto. Nesse sentido, no Ministério do Meio Ambiente, trabalhamos na perspectiva de uma economia circular. Dentro dessa nossa área, estamos preparados para olhar desde o momento em que se decide produzir ou importar uma substância até o momento em que ela é utilizada e aplicada nos processos e nos produtos que estão disponíveis no mercado brasileiro e também no momento do seu descarte ou do seu reaproveitamento dentro do ciclo de vida.

Com essa lógica, o nosso olhar é muito preparado no sentido de assegurar que aquilo que está disponível para o consumidor brasileiro seja algo seguro e seja na linha de preservar o meio ambiente e a saúde para as próximas gerações.

Com essa abordagem, sinto-me muito segura em reiterar o que disse inicialmente de que o Ministério do Meio Ambiente é declaradamente contrário ao progresso desse PL. Favorecemos outras políticas que foram colocadas aqui.

Nessa mesma linha, cito um fato muito importante que aconteceu hoje nesta Casa. Eu tomei conhecimento, antes de vir para cá, de que foi apresentado um



requerimento de urgência à plenária para que se aprecie a ratificação da Convenção de Minamata sobre mercúrio.

Esse é um tema que transita nesta Casa desde 2014. Lamentavelmente, até hoje não logrou êxito em ser apreciado. Nós estamos agora — aproveito a oportunidade para chamar a atenção para isso — às vésperas da I Conferência das Partes dessa Convenção que visa controlar o mercúrio, que é um metal pesado, nocivo e letal à saúde humana em qualquer concentração.

Então, ele precisa ser retirado de todos os processos e produtos que possam estar em contato com os seres humanos, com a natureza, ou com os recursos que utilizamos da natureza.

Nesse sentido, essa Convenção, assim como mencionou o Presidente em relação aos ODSs, tem o DNA brasileiro, porque é um tratado ambiental que tem dispositivos específicos para a prevenção à saúde, ou seja, faz umnexo muito claro entre as questões do uso de uma substância.

Felizmente não temos mais chumbo na gasolina brasileira. Temos políticas públicas, como mencionei o caso do PROCONVE, que induziram combustíveis mais adequados.

O nosso *diesel* atualmente são o S10 e o S50. Nós temos que seguir, aprimorar e reforçar essas políticas benéficas que são responsáveis, por exemplo, no caso do Brasil, com aumentos explosivos da frota para 40 milhões de veículos em 2016, nós não temos, em função desses controles, um aumento exponencial das emissões, porque a política está firmemente embasada no rumo correto.

No caso da Convenção de Minamata, essa é mais uma frente que permitirá criar um mandato para as entidades brasileiras e para o Governo brasileiro aprimorarem os controles em cima dessa substância, que é tão danosa.

Então, aproveito a oportunidade para parabenizar a colocação do requerimento para votação e ratificação desse tratado em regime de urgência à plenária. Desejo e torço para que a Casa proceda rapidamente à ratificação desse tratado para que o Brasil possa ter uma atuação compatível com a sua envergadura na I Conferência das Partes, em 25 de setembro deste ano.

Caso não logremos êxito nessa ratificação, o Brasil será um país de segunda categoria, tendo sido o grande formulador da estratégia que consta hoje nesse



tratado, que vincula saúde, meio ambiente e inovação tecnológica de forma muito precisa.

Sigo à disposição para debate. O Ministério do Meio Ambiente também está aberto para a continuação desse debate no interesse dos senhores.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Leticia.

Depois vamos conversar para ver, por meio da Comissão de Meio Ambiente, como podemos provocar esse debate. Apesar de entrar como regime de urgência, às vezes fica na fila para entrar na pauta do plenário. Então, vamos ver se conseguimos fazer um esforço conjunto para avançar nisso.

Passo a palavra para o Deputado Adelmo Carneiro Leão.

O SR. DEPUTADO ADELMO CARNEIRO LEÃO - Sr. Presidente, em relação a esse projeto de lei, trabalhando apenas como recorte, nada nos anima a favorecê-lo, a aprová-lo, a achá-lo interessante, não só do ponto de vista das variáveis químicas e bioquímicas do efeito sobre a saúde, o bem-estar e o ambiente, mas também sobre a economia.

O *diesel* é um produto ainda subsidiado em função de uma determinação, para que sirva ao consumo no setor produtivo. Então, no momento em que se coloca à disponibilidade de todos, como fica o subsídio? Depois solicito até que o Miguel nos diga como seria isso.

Eu não tenho o conhecimento mais aprofundado, mas imagino este Brasil, que possui um território iluminado permanentemente pelo sol. Se olharmos para a Alemanha, que me parece ser um dos países mais avançados em termos da utilização da energia solar, certamente muito mais avançado do que nós, considerando onde está posicionada geograficamente, é até uma humilhação para nós, porque realmente nos coloca como um país de Terceiro Mundo, Quarto Mundo ou Quinto Mundo.

Com essa quantidade de energia que temos e com os avanços tecnológicos disponíveis, a energia solar talvez fosse uma alternativa muito mais interessante, muito mais próxima de nós, com muito mais probabilidades de usarmos do que quaisquer outras chamadas energias renováveis, que também utilizam espaços



territoriais muito amplos, exigem tecnologias e produtos para que essa energia renovável possa ser mantida.

Todos os dias em todos os cantos deste País há uma quantidade enorme de energia. Em função da inovação das tecnologias, isso está avançando muito rapidamente para que possamos ter alternativas muito mais interessantes.

Nós já estamos vendo hoje também o Brasil aderindo aos carros mistos, em que a energia elétrica passa a ser um componente importante muito interessante nesse contexto. Mais do que ter um ponto para abastecer, seguramente, com as novas tecnologias, vamos ter a forma de abastecimento permanente enquanto ele está exposto a quantidades enormes de energia disponibilizadas neste País.

Gostaria só que você pudesse tratar desse outro componente, que é a questão do subsídio. Imaginando, por hipótese — e espero que isso não progrida aqui —, que o *diesel* pudesse ser liberado em uma matriz muito maior, como ficaria essa situação?

Nós iríamos subsidiar isso em um país que está carente de tantas outras atividades para garantir um produto altamente poluente, que vai acabar no tempo também, eventualmente, se utilizado indefinidamente, pois vai chegar ao momento conclusivo, finalístico?

Era isso o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Com a palavra o Miguel.

O SR. MIGUEL IVAN LACERDA DE OLIVEIRA - Eu acho que essa demanda seja só de transição, sobre onde se vão colocar os carros que já estão na planta para pagar o *payback* dessas importadoras de carros. Eles têm que arrumar algum lugar para colocar esses carros, porque a Europa não os aceita mais. A causa privilegiada economicamente seria esse conjunto de uma ou duas grandes empresas montadoras de carros que produzem pequenos carros a *diesel*.

E é exatamente isso. Na palestra, falei sobre a diferenciação tributária. O *diesel* só é mais barato, porque tem um subsídio comparado com os outros tipos de combustível. Ele só é mais barato para a comida chegar mais barata no prato das cidades.

Concordo plenamente que isso traria não só um problema de geração de emprego no Brasil, porque vamos importar esse carro, uma vez que nenhuma



montadora no Brasil se arriscaria a vender um carro que tende a acabar em 10 anos, que está em extinção. Então, isso só seria para o carro importado.

Esse carro importado geraria empregos lá no país de Primeiro Mundo, que não aceita mais produzir esse carro. Até o *payback* daquela fábrica vencer, ele não exportaria mais. Geraria um problema de emprego no Brasil, porque, se não usarmos o carro daqui e não usarmos o biocombustível gerado aqui no Brasil, vamos ter que mandar gente embora.

Geraria também um problema tributário. Haveria uma redução total do consumo daquele que tem um tributo maior para aquele que tem um tributo menor. Temos que fazer as contas sobre o tamanho que seria isso, mas só há impacto negativo, sem falar do impacto ambiental, que é 90% do problema.

O que o senhor disse é verdade: nós temos uma grande oportunidade com energia solar. E o biodiesel e o etanol são produtos de energia solar. A planta talvez seja o melhor conversor de energia solar que temos. No etanol de segunda geração, talvez não precisemos arrancar nenhuma planta. Assim como Los Angeles está usando as podas das árvores para fazer segunda geração, eu pego a lignina, quando corto as árvores, e a coloco em uma fábrica que gera do outro lado energia.

Em uma perspectiva de futuro, o Brasil tem toda a possibilidade de entregar para o mundo um combustível sustentável baseado em biocombustíveis e em uma tecnologia diferente até no carro elétrico. Hoje existe, no carro elétrico, o que se chama de células de óxido sólido, que são aquelas em que não é preciso construir carregadores de energia.

Só o Brasil no mundo pode fazer isso, porque só ele tem hidratado. Eu paro em um tanque, encho o meu tanque com o hidratado, que entra em um anodo e em um catodo de célula de combustível, o carro é elétrico movido a etanol produzido no Brasil com recolhimento de CO₂ da atmosfera.

Talvez o Brasil tenha toda a tecnologia para entregar para o mundo o melhor emprego, a melhor tecnologia. Nós só precisamos deslocar o investimento para essa visão estratégica e usar a nossa riqueza.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Nilto Tatto) - Obrigado, Miguel.

Eu queria até relatar aqui um episódio que aconteceu na última Conferência do Clima no Marrocos, em Marrakesh. Eu estava em uma reunião junto com o nosso



Ministro da Agricultura, o nosso Ministro do Meio Ambiente e também com Parlamentares alemães.

Evidentemente, o nosso Ministro da Agricultura estava numa estratégia de vender etanol, de abrir mercado. Em uma conversa com os Parlamentares alemães, ouviu a seguinte resposta de um Parlamentar alemão, equivalente a Presidente da Comissão de Meio Ambiente: *“Olha, nós trabalhamos com uma perspectiva de, em 2030, não usar mais combustível fóssil de forma nenhuma e, se possível, na Alemanha toda”*.

Vê-se que se está no caminho de se usar energia solar, energia eólica. E falaram assim: *“Nós trabalhamos com a perspectiva de que a terra é o lugar para se produzir alimento e não combustível”*. Evidentemente que se pode ir para outros caminhos.

Quero agradecer à Letícia e agradecer ao Miguel. Nós valorizamos muito os técnicos, gente que está dentro do Governo e sabe dos desafios de fazer com que o Brasil cumpra com essas agendas, com esses compromissos internacionais.

Há algo que nos preocupa aqui neste momento. E eu estou falando do centro do Governo, que tem uma preocupação maior em aprovar determinadas reformas. Da mesma forma, o próprio Presidente da nossa Casa, Rodrigo Maia, em uma declaração de ontem ou de anteontem, em São Paulo, disse que a Câmara dos Deputados está atenta com aquilo que o mercado espera, não com o que o povo brasileiro espera.

Como a preocupação maior aqui é aprovar, por exemplo, a reforma da Previdência ou a reforma trabalhista, o que eu estava dizendo é que a agenda ambiental virou moeda de troca. É só olharmos o que está avançando aqui, como o Projeto de Licenciamento Ambiental, a Medida Provisória nº 759, de 2016, e assim por diante.

Várias outras viraram moeda de troca, para se conseguir o apoio da base da principal Frente Parlamentar que há nesta Casa, que é a Frente da Agropecuária — que é uma agenda conservadora. Eles avançam, portanto, a proposta aqui dentro desta Casa. Avançam do ponto de vista da política do centro do Governo como moeda de troca para poder apoiar tais reformas. Isso nos preocupa. A questão



dessa agenda ambiental virou moeda de troca neste momento, para aprovar inclusive reformas que no sentido de se restringir ou reduzir direitos na área social.

Eu queria aproveitar e fazer um convite aqui. Na semana que vem, na Semana do Meio Ambiente, nós teremos já na segunda-feira, às 9 horas da manhã, no Plenário Ulysses Guimarães, uma sessão solene. Na segunda-feira também, durante o dia todo, acontecerá um curso de legislação ambiental.

Na terça-feira, haverá um seminário sobre as fontes alternativas de energia. Na quarta-feira, acontecerá um seminário sobre a situação das unidades de conservação, dentro de uma perspectiva de como a agenda de implementação dessas unidades de conservação pode ajudar a debater, a buscar caminhos de geração de trabalho e renda e a ajudar a enfrentar a própria crise econômica — o potencial que as unidades de conservação têm.

Na quinta-feira, acontecerá um seminário específico sobre os objetivos do desenvolvimento sustentável. Então haverá um encontro da sociedade civil, do Governo e de organismos internacionais. Enfim, será promovido um debate para vermos como o Brasil está trabalhando para cumprir a agenda de 2030.

Encaminhando-nos para o encerramento. A partir de amanhã, as apresentações dos palestrantes desta audiência pública estarão à disposição dos interessados na página da Comissão de Meio Ambiente, pela Internet, no *link* audiência pública. A programação da semana que vem de todos os eventos — dos quais eu acabei de falar — estará disponível também na página da Comissão.

Agradeço a presença dos convidados, dos Parlamentares e dos demais presentes, assim como a participação dos internautas.

Obrigado, Davi. Obrigado, Letícia. Obrigado, Deputado Evandro Roman. Obrigado, Miguel.

Declaro encerrada a presente reunião.