



São Paulo, 03 de dezembro de 2020

Prezados

**Wilson Lirmann,**  
Presidente do Grupo Volvo na América Latina

**Fabiano Todeschini,**  
Presidente da Volvo Ônibus na América Latina

**Alexandre Parker**  
Diretor de Responsabilidade Corporativa e Institucional do Grupo Volvo

Em nome da **Coalizão Respirar**, composta por mais de 30 organizações não governamentais que atuam em prol da melhoria da qualidade do ar em cidades brasileiras, vimos, por meio desta carta aberta, primeiramente, parabenizar o Grupo Volvo pelos compromissos socioambientais declarados em seu mais recente Relatório de Sustentabilidade, referente ao biênio 2017-2018, e alinhados aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, conforme destacamos a seguir:

*Para o Grupo Volvo, os serviços e a infraestrutura de transporte sustentável devem mover pessoas e bens - promovendo o desenvolvimento social e econômico no presente e no futuro - de forma segura, acessível e eficiente, com redução contínua de emissões e de outros impactos ambientais.<sup>1</sup>*

Ainda, queremos parabenizá-lo pelos compromissos firmados em 2017 pela empresa referentes a tecnologias para o enfrentamento das mudanças climáticas e da poluição do ar, no escopo da parceria com UN Environment, Climate and Clean Air Coalition (CCAC), C40 Cities, ICCT e

---

<sup>1</sup> Relatório de Sustentabilidade 2017/2018, pág. 38. Disponível em <<https://www.volvogroup.com.br/pt-br/sustentabilidade/relatorio-de-sustentabilidade.html>>. Acessado em 23/11/2020



Centro Mário Molina. Esses compromissos firmados incluem a oferta, até 2018, de tecnologia de motor livre de fuligem em todas as 20 cidades-alvo, incluindo São Paulo, onde combustível limpo estiver disponível.<sup>2</sup>

No entanto, no Brasil, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a qual sua organização integra e, portanto, a representa, não parece compartilhar dessa mesma visão, o que é motivo de grande incompreensão e estranhamento. Essa entidade, representando todas as associadas, tem atuado historicamente para postergar os prazos de mudanças de fase dos programas de controle de poluição do ar. Atualmente, busca adiar ainda mais a adoção da fase P-8 do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), que, mesmo já com a tecnologia disponível há anos no mercado internacional, deve ser implementada oficialmente apenas em 2022/2023, conforme Resolução Conama 490, de 2018. A P-8, como é de conhecimento, equivale à norma europeia Euro VI para fins de redução das emissões de poluentes de veículos comerciais pesados movidos a diesel.

A Anfavea tem solicitado a protelação desse já tardio prazo em até “dois ou três anos” – ou seja, para que a implementação comece apenas em 2025 ou 2026 – alegando para tanto ora desafios econômicos, ora o impacto da Covid-19 no cronograma do desenvolvimento das tecnologias necessárias. Entretanto, nós, organizações que integramos a Coalizão Respirar, baseadas em evidências e opiniões técnicas, corroboradas pelo Ministério Público Federal, conforme recomendação enviada ao Ministro do Meio Ambiente, avaliamos que não há justificativas possíveis do ponto de vista técnico e jurídico para tal atraso. Além disso, diferentemente do que vem propagando a entidade que os representa, há tempo suficiente para o lançamento dos produtos adequados à fase P-8, tecnologia esta que já entra em atraso no mercado brasileiro.

---

<sup>2</sup> Disponível em: <[https://theicct.org/sites/default/files/2017\\_volvo\\_bus\\_commitment.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/2017_volvo_bus_commitment.pdf)>

A P-8 deveria ser uma fase bem-vinda por todos os que defendem um meio ambiente ecologicamente saudável e equilibrado, como dispõe nossa Constituição Federal, pois trará melhorias significativas para toda a população brasileira e para o meio ambiente, como ocorreu nos países europeus que adotaram o Euro VI. Também trará maior competitividade para a própria indústria automobilística do país.

Os ganhos em relação à qualidade do ar com a introdução de padrões equivalentes ao Euro VI, como é o caso da P-8, são um consenso entre todos os atores, inclusive a indústria, que já o implementou em 2010 nos Estados Unidos, Canadá e Japão e, em 2014, nos países europeus. Um estudo recente do IEMA<sup>3</sup> estimou que o atraso na implementação da fase no Brasil implicará em emissões anuais de óxidos de nitrogênio (NOx), entre 2025 e 2037, cerca de 20% maiores em comparação com a implementação no prazo. Para o material particulado emitido por combustão (MP<sub>2,5</sub>), as emissões alcançariam patamares até quase 12% maiores.

Como é sabido, muitas cidades brasileiras estão longe de atender aos padrões de qualidade do ar recomendados pela Organização Mundial da Saúde. A implementação da P-8 daria uma relevante contribuição para melhorar essa grave situação, que, da forma como está, pode levar à morte prematura de 2.500 brasileiros para cada ano de atraso, sem contar sua influência na incidência de doenças respiratórias crônicas<sup>4</sup>. Também evitará, até 2050, 155 mil internações hospitalares, o que representaria uma economia de 575 milhões de reais ao sistema de saúde brasileiro<sup>5</sup>. Esse impacto à saúde afeta de forma desigual a sociedade, sendo mais danoso a populações mais vulneráveis, como crianças<sup>6</sup> e idosos.

---

<sup>3</sup> IEMA. **Estudo de Caso: Adiamento do Cumprimento da Resolução do CONAMA nº 490/2018 – Fase P8 do Proconve.** 2020. Disponível em: <<http://energiaambiente.org.br/produto/estudo-de-caso-adiamento-do-cumprimento-da-resolucao-do-conama-no490-2018-fase-p8-do-proconve>>. Acessado em: 26/11/2020.

<sup>4</sup> ICCT. **Análise de custo-benefício da norma P-8 de emissões de veículos pesados no Brasil.** 2016. Disponível em: <<https://theicct.org/sites/default/files/P-8%20Portuguese%20White%20Paper%20vFinal.pdf>>. Acessado em 26/11/2020.

<sup>5</sup> ISS. **Avaliação do impacto da implementação da fase P-8 do PROCONVE para a frota de veículos pesados na saúde pública com sua respectiva valoração econômica em seis regiões metropolitanas brasileiras.** 2019. Disponível em: <[https://www.saudeesustentabilidade.org.br/wp-content/uploads/2019/06/PROCONVE\\_ISS\\_IC\\_S\\_2019.pdf](https://www.saudeesustentabilidade.org.br/wp-content/uploads/2019/06/PROCONVE_ISS_IC_S_2019.pdf)>. Acessado em 26/11/2020.

<sup>6</sup> OMS. **Inheriting a sustainable world? Atlas on children's health and the environment.** 2017. Disponível em <<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/254677/1/9789241511773-eng.pdf>>. Acessado em 13/11/2020.



Atinge, ainda, as populações de baixa renda que, em geral, vivem em regiões mais distantes dos grandes centros e utilizam o transporte público por mais tempo, ficando, conseqüentemente, mais expostas a poluentes veiculares.

Diante do exposto, estamos certos de que sua organização não compactua com um tratamento diferenciado que prejudique a qualidade do ar nas cidades brasileiras e sua população, o que acontecerá caso se confirme o atraso na adoção do P-8 – o Euro VI é um padrão que sua companhia já aplica em produtos para outros países desde 2010, com sucesso. O atraso consciente e deliberado e a concordância na adoção de padrões diferentes entre países poderia transparecer uma atitude discriminatória, já que não há justificativas para privilegiar uma população enquanto se expõe outra aos malefícios provocados pela poluição de seus veículos.

Seguros de sua atenção a essas demandas e às vantagens competitivas que os veículos mais limpos trazem, pedimos sua colaboração no sentido de reafirmar seus compromissos já declarados para:

- oferecer produtos que atendam ao P-8 (Euro VI) o quanto antes, e sem atrasos nos prazos já estabelecidos, o que estará alinhado ao compromisso social e ambiental definido por sua organização;
- garantir a oferta de ônibus P-8, pois estes veículos circulam de forma mais intensa nos centros urbanos, o que contribuiria para uma redução expressiva de emissões de poluentes. Tomando São Paulo como exemplo, essa medida ajudaria o atendimento à Lei 16.802/2018, conhecida como Lei do Clima da cidade de São Paulo. Essa lei prevê, no prazo de 20 anos, a redução de 100% das emissões de escapamento de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de origem fóssil e de 95% das emissões de material particulado (MP) e de óxidos de nitrogênio (NO<sub>x</sub>) pela frota, a partir dos níveis de 2016. A frota de ônibus urbanos de São Paulo é uma das maiores do mundo e, atualmente, 98% dela é movida a diesel, a maior parte em conformidade com o padrão de emissões Euro V.



Certos de contar com seu apoio nesses compromissos que vão ao encontro de um mundo mais justo e ambientalmente sustentável, agradecemos em nome da Coalizão Respirar.

Integram a , entre outras instituições:

**350.org**

**Bike Anjo**

**Cidade a Pé**

**Climainfo**

Instituto **Corrida Amiga**

**Famílias pelo Clima**

Instituto Clima e Sociedade- **ICS**

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

Rede **Nossa BH**

Rede **Nossa SP**

Instituto **Alana**

**Ciclocidade**

**Cidade Ativa**

**Como Anda**

**Engajamundo**

Conselho Internacional para o Transporte Limpo - **ICCT Brasil**

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

Instituto Saúde e Sustentabilidade- **ISS**

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

União de Ciclistas do Brasil - **UCB**