

Artigo Sérgio Abranches

Cientista político e editor do site Ecopolítica

A POLÍTICA AMBIENTAL SITIADA

Contradições entre o desenvolvimento e as metas ambientais dão o tom do governo Dilma. País registra crescimento pífio e se distancia de uma economia de baixo carbono

O balanço da política ambiental da gestão Dilma Rousseff na presidência só tem um sinal positivo. É a continuação da queda do ritmo do desmatamento, até o período de medição correspondente a 2012, que vai até julho deste ano. As contradições entre as políticas de desenvolvimento e as metas ambientais e climáticas aumentaram. A política ambiental está sitiada por projetos de crescimento que desconsideram, de forma quase absoluta, os impactos sociais e ambientais.

O sistema de alerta do INPE, o DETER, e o SAD do instituto independente Imazon, indicam que o saldo positivo do desmatamento pode não se repetir no ano que vem. O desmatamento voltou a aumentar a partir de julho. Se não houver reversão imediata dessa tendência de alta, os números de 2013 podem ser maiores, interrompendo um processo de queda ininterrupta.

Dois retratos recentes dão uma visão clara das contradições da política ambiental brasileira. O primeiro é o mapa "Amazônia sob pressão", da Rede Amazônica de Informação Socioambiental Georeferenciada, que cobre os oito países da região Amazônica. Olhando-se apenas a parte brasileira, se pode ver um processo avassalador de ocupação da Amazônia por megaprojetos: rodovias, hidrelétricas, mineração e exploração de petróleo e gás. A pressão sobre a floresta, unidades de conservação e terras indígenas é enorme.

As obras rodoviárias e hidrelétricas, parte do programa de crescimento, tornaram-se vetores de desmatamento e ocupação. A superposição delas na Amazônia mostra um projeto de ocupação sem precedentes. Mui-

tas das obras que estão em execução nasceram na ditadura militar, que considerava a Amazônia uma área vazia, a ser substituída por atividades produtivas. Os governos Lula e Dilma Rousseff desengavetaram os planos da ditadura para a Amazônia.

Estão em risco o único saldo ambiental positivo e a lei sobre mudança climática. Esse ambicioso e caro projeto de estradas e hidrelétricas na Amazônia tem enorme impacto ambiental e discutíveis benefícios socioeconômicos. A maior riqueza da Amazônia, sua biodiversidade, recurso estratégico no século XXI, pode se perder.

As hidrelétricas nos rios Madeira (Santo Antônio e Jirau), Xingu (Belo Monte), Tapajós (São Luiz e Jatobá) e Teles Pires (Teles Pires) são fontes de tensão social, degradação ambiental e conflito. Belo Monte atinge terras indígenas, outras, como Teles Pires, inundará áreas de conservação. Em Jirau e Belo Monte têm havido sérios conflitos trabalhistas. A presidente Dilma reduziu as áreas das unidades de conservação na Amazônia para permitir a construção das hidrelétricas, estimulando mais desmatamento.

SEM AMBIÇÃO DE NADA VALERAM OS CUSTOS AMBIENTAIS DAS POLÍTICAS DE CRESCIMENTO

O segundo retrato das contradições da política ambiental sai das estimativas das emissões de gases estufa, entre 1990 e 2011, feitas pelo especialista Tasso Azevedo. Elas aumentaram perto de 1% ao ano, entre 2009 e 2011. Esse baixo crescimento se deve à redução das emissões derivadas do desmatamento. Em todas as outras atividades houve crescimento das emissões de gases estufa. Olhando-se o primeiro ano do governo Dilma, as emissões do desmatamento caíram 4,8%.

Este ano, de menor índice de desmatamento, as emissões também cairão. Nos outros setores se dá o contrário: as emissões da produção e consumo de energia (incluindo transportes) subiram 6,3%; as emissões da agricultura, 2,8%; da indústria, 4,7%. No processamento de resíduos, não houve mudança. Entre 2005 e 2011, as emissões da produção e o uso de energia cresceram 33%, da agricultura 7%, da indústria, 16% e do processamento de resíduos 14%. Só no desmatamento houve queda significativa: 64%.

Esse quadro de aumento persistirá em 2013 para as outras atividades e o desmatamento pode não ajudar. O Imazon estima que as emissões por desmatamento cresceram 27% de agosto a outubro de 2012. As emissões por uso de energia devem aumentar, com os incentivos à compra de automóveis, picapes e SUVs e com o uso mais intenso de termelétricas a combustível fóssil, para compensar a queda da geração hidrelétrica. A forte seca reduziu muito o nível dos reservatórios, provocando redução na geração.



Só no governo Dilma o país começou a investir em eólica. Este poderia ser outro fator positivo, mas não é. Menos ainda a exploração de nosso enorme potencial de energia solar/fotovoltaica. Praticamente 70% do novo parque eólico não podem operar porque não



ELIÁRIA ANDRADE/25-5-2011

Deflorestamento.

Emissões do desmatamento caíram 4,8% em 2012

há linhas de transmissão. Estão instalados no Rio Grande do Norte, no Ceará e na Bahia, onde está o maior complexo eólico da América Latina, em Caetitê. Como boa parte das usinas já está pronta e os contratos lhes garantem a compra da energia, o consumidor terá que pagar perto de R\$ 300 milhões por uma energia que não pode ser entregue. Hoje temos instalados 2GW de energia eólica e devemos chegar a 8GW até 2015. A eólica permitiria reduzir o uso de termelétricas na seca no Nordeste e no Sudeste, quando atinge o pico de sua capacidade.

O governo pensa suas políticas de forma segmentada e hierárquica. Decide políticas de transportes e energia sem examinar seu conteúdo ambiental e seus efeitos climáticos.

Coloca-os hierarquicamente acima da política ambiental, fazendo com que ela se submeta aos projetos de crescimento. É uma política ambiental sitiada. Os licenciamentos ambientais têm sido ajustados às exigências dos projetos de crescimento ou, simplesmente, descumpridos.

A política de transportes, centrada no modal rodoviário e no subsídio ao consumo de óleo diesel e gasolina contraria a política ambiental. O preço da gasolina para as distribui-

doras tem sido mantido abaixo do preço de mercado desde 2005, por razões políticas. Só varia na bomba. Esse subsídio causa danos à qualidade do ar e inviabiliza o etanol.

Apesar do subsídio, o governo não se esforçou para adotar o diesel de baixo teor de enxofre. Na maior parte do país, o diesel ainda tem entre 1800 e 500 ppm de enxofre, muito nocivo para a qualidade do ar e a saúde: de dez a 36 vezes mais que o padrão europeu e americano. O padrão 50 ppm só estará implantado em 2013, iniciando-se a introdução do padrão 20, quando Europa, EUA, México e China estarão caminhando para o padrão 10.

A política de subsídios reduziu o impacto positivo dos carros com motores “flex”. Sua produção cresceu muito nas últimas décadas e teria beneficiado a política ambiental, não houvesse o subsídio à gasolina. Os “flex” representam 86% da produção de automóveis e 61% da produção de veículos comerciais leves. Já correspondem a quase metade da frota do país.

O que seria um avanço no setor de transportes é prejudicado pela política de subsídios. Os carros “flex” acabam rodando a maior parte do ano abastecidos com gasolina. Os motores “flex” consomem 30% mais etanol.

Para o consumidor usar o etanol, seu preço deve ser, pelo menos, 30% inferior ao da gasolina. Com o subsídio, isto não acontece a maior parte do ano, fazendo com que os consumidores prefiram o combustível fóssil ao biocombustível.

A política governamental não cuida do que ocorre no setor produtivo do álcool. Os canaviais envelheceram por falta de investimento. A produtividade caiu. Eventos climáticos extremos levaram à quebra sucessiva de safras. O Brasil passou a importar etanol de milho dos EUA. Um contrassenso, tendo em vista que a produtividade da cana é muito maior e o custo de produção do etanol brasileiro, em condições adequadas, muito menor. A cadeia do etanol brasileiro emite muito menos.

Para evitar o impacto recessivo da crise europeia, o governo reduziu os impostos sobre os automóveis, picapes e SUVs. Na renovação, no início deste ano, exigiu redução modesta do consumo de combustível dos novos motores. Mas cedeu à pressão das montadoras e abandonou a ideia de impor padrões de emissões de CO². O vertiginoso aumento de carros nas cidades agrava o tráfego, aumenta a poluição e as emissões. A má qualidade do ar está associada às mortes de quatro mil pessoas por ano e a um gasto anual com saúde de R\$ 2,5 bilhões. Essas mortes e o gasto poderiam ser reduzidos com uma política de transportes públicos mais sustentável.

Essas contradições comprometerão as metas e redução de emissões de carbono apresentadas em Copenhague, ratificadas pelos Acordos de Cancún e que estarão na base do novo regime que se começou a negociar este ano, em Doha. Elas desviam o país do rumo de uma economia de baixo carbono. De nada valerem os custos ambientais das políticas de crescimento. Nestes dois anos, o crescimento foi pífio. ●