

São Paulo, 6 de novembro de 2008

À

BM&F Bovespa

**Sr. Murilo Robotton Filho**

Presidente do Conselho Deliberativo do ISE

Prezado Senhor

Primeiramente, queremos agradecer a resposta enviada por V.Sa. em resposta à sugestão de ampliação da representação de alguns segmentos no Conselho Deliberativo do ISE e à revisão dos procedimentos adotados face a denúncias envolvendo empresas que compõem o Índice.

Contudo, com relação à composição da Carteira do Índice de Sustentabilidade Empresarial, gostaríamos de reiterar os termos da manifestação feita por nós no ano passado (anexo 1) no sentido de não incluir a Petrobras na Carteira para o período 2008-2009. Também, como será evidenciado abaixo, a empresa demonstrou ao longo deste ano práticas contrárias aos princípios seguidos pelo Índice, que tem por objetivo incluir empresas com reconhecido comprometimento com a responsabilidade socioambiental e a sustentabilidade empresarial.

Em abril, por iniciativa das entidades que esta subscrevem, foi questionado no Conselho Nacional de Auto-Regulamentação Publicitária (CONAR) material publicitário elaborado pela Petrobras acerca de sua postura responsável em relação ao meio ambiente, sendo a decisão prolatada no sentido de proibir a empresa de afirmar ser responsável do ponto de vista ambiental, uma vez que suas práticas estariam demonstrando o contrário (anexo 2).

A Petrobras, em sua defesa junto ao CONAR, utilizou-se como prova de práticas transparentes a adoção das Diretrizes da Global Reporting Initiative (GRI) e tem publicado de forma recorrente que esta organização conferiu à Petrobras o prêmio de melhor relatório de sustentabilidade e o título de empresa mais transparente do mundo, também pela Transparency International. Em função disso, as campanhas publicitárias da Petrobras também foram questionadas junto à GRI e à Transparency International. Diferentemente do que afirmam suas campanhas, a primeira esclareceu

que não possui a função de julgar ou opinar sobre o conteúdo dos relatórios de sustentabilidade, ressaltando que a Petrobras deve se referir ao prêmio *Readers' Choice Award* como sendo escolha exclusivamente por parte dos leitores de relatórios e não pela GRI. A segunda instituição comunicou que o título de empresa com alta performance em transparência concedido à Petrobras se refere exclusivamente à receita, não englobando a avaliação de outras áreas da governança corporativa, como a Petrobras deixa entender (anexos 3 e 4)

Em reunião ocorrida no Ministério do Meio Ambiente em agosto deste ano para discutir o descumprimento da legislação em questão e eventuais medidas compensatórias, o Diretor de Abastecimento da Petrobras chegou a afirmar que *"atualmente não existem condições técnicas para atender plenamente a Resolução"* (anexo 5). De se notar que tal afirmação está literalmente na contramão do argumento apresentado pela empresa ano passado para se manter na presente Carteira: segundo o então presidente do Conselho Deliberativo do ISE, Sr. Ricardo Pinto Nogueira, *"os representantes da Petrobras declararam na reunião que a empresa tem condições de cumprir o prazo determinado para 2009"* (anexo 6).

Em setembro deste ano, o Juiz Federal da 19ª Vara Cível Federal de São Paulo proferiu liminar determinando à Petrobras *"que forneça o Diesel S-50 em quantidade suficiente ao abastecimento dos veículos novos a serem introduzidos no mercado consumidor a partir de 01 de janeiro de 2009, em pelo menos uma bomba em cada ponto de comercialização de combustível"*. Em sua decisão, argumenta que *"a previsão de modificação do combustível remonta a 2002, quando a mencionada resolução foi editada"*, e que *"o combustível já é utilizado em países europeus, sendo certo que tanto a Petrobras quanto as montadoras atuam naqueles mercados e detêm conhecimentos tecnológicos que poderiam facilmente ser adaptados às condições brasileiras"*. Atestou ainda que *"salta aos olhos que os obstáculos opostos pelas rés ao cumprimento da Resolução 315 do CONAMA erigem-se antes em aguda afronta ao consumidor nacional, como se o consumidor europeu merecesse maior consideração e respeito por parte delas"* (anexo 7).

Mais recentemente, um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) foi firmado entre o Ministério Público Federal, o Governo Federal através do IBAMA e da Agência Nacional do Petróleo (ANP), o Estado de São Paulo, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, e fabricantes de veículos e motores (Agrale, Ford,

Iveco, Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen, Volvo, Toyota, Mitsubishi, Nissan, Peugeot Citroen, Fiat, GM, Caa, Renault, MWM International e Cummins), já tendo sido homologado pela Justiça Federal. A necessidade de se firmar um TAC é a evidência mais concreta do descumprimento da Resolução CONAMA 315/02 e da Lei federal n. 8.723/93. Editorial<sup>1</sup> do jornal Folha de São Paulo chamou de "*lamentável*" o recuo de se introduzir um óleo menos poluente em todo o país, que acabou premiando aqueles que apostaram contra a Resolução 315/02 (Petrobras, ANP e fabricantes de veículos) e criaram um fato consumado: "*não havia mais como produzir e distribuir em tempo o combustível de baixo teor*". O preço do descumprimento será pago pela sociedade brasileira, notadamente pelos óbitos de, em estimativas conservadoras, 6300 pessoas nos próximos 20 anos<sup>2</sup>. (anexo 8)

Nos últimos dias, a empresa declarou que a diferença entre o preço do diesel S-50 - que terá que ser importado para cumprir o TAC e o produzido domesticamente será repassado ao consumidor (cerca de 10%)<sup>3</sup>. Em outras palavras, o que a Petrobras pretende é transferir o ônus do descumprimento da Resolução ao consumidor, que será penalizado pela falta de investimentos em refino por parte da companhia e que agora precisa importar às pressas o combustível. (anexo 9)

Recentes declarações do atual Ministro do Meio Ambiente e de sua antecessora atestam a completa omissão e descaso por parte dos principais protagonistas desde 2002. Segundo Carlos Minc foi um "*festival de omissão e impunidade*", tendo herdado "*um pepino de seis anos*", e que "*o governo federal e o Conama, neste período, não tomaram as medidas necessárias para evitar o descumprimento da resolução*"<sup>4</sup> Para Marina Silva, a responsabilidade não foi assumida pelos demais órgãos do Governo, para quem "*o ponto a que chegamos caracteriza a quebra de confiança e do compromisso ético e institucional que fazia do PROCONVE uma experiência emblemática*".<sup>6</sup> (anexos 10 e 11).

---

<sup>1</sup> "*O fiasco do diesel*", Folha de São Paulo, Editorial, 01 de novembro de 2008;

<sup>2</sup> Inventário Brasileiro de Fontes Móveis, elaborado pela Environmentality para o Ministério do Meio Ambiente. Cálculo com base num atraso de 4 anos na implementação da fase P-6 do PROCONVE;

<sup>3</sup> "*A oferta de diesel limpo*", O Estado de São Paulo, Notas & Informações, 07 de novembro de 2008;

<sup>4</sup> "*Foi um festival de omissão*", afirma Minc, Folha de São Paulo, Cotidiano, 05 de setembro de 2008;

<sup>5</sup> Minc esclarece detalhes de acordo sobre redução de teor de enxofre no diesel, Ministério do Meio Ambiente, InforMMA, 04 de novembro de 2008;

<sup>6</sup> "*Fragilidade e exceção*", Terra Magazine, 04 de novembro de 2008;

Cabe lembrar que a Petrobras é uma sociedade de economia mista, cujo controle acionário é da União. Por ser ente da administração pública, espera-se primordialmente que privilegie o interesse público (como a saúde pública e o meio ambiente) em detrimento do privado, e de modo absolutamente ético. Não se pode admitir que um ente público dê o exemplo de transgredir suas próprias leis.

Finalmente, é importante ressaltar que Sustentabilidade se refere a ir além do mero cumprimento legal, integrando aspectos sociais e ambientais na estratégia de negócios. Se tomarmos como exemplo os cinco estágios na jornada para a Sustentabilidade, definidos pelo autor Bob Willard<sup>7</sup> (Willard 2005), temos: nos primeiros dois estágios o pré-cumprimento legal e o cumprimento de fato, considerados como postura reativa a pressões exteriores; no terceiro estágio o início de uma integração dos aspectos sociais e ambientais, pois as empresas começam a vislumbrar possíveis ganhos (situações "win-win"); e nos estágios quatro e cinco há completa integração dos aspectos e todas as decisões de negócios passam necessariamente por uma análise integrada destes aspectos. Desta forma, na medida em que as empresas saem dos estágios um e dois e caminham em direção ao último, aprimoram sua performance em sustentabilidade. A Petrobras, de acordo com esta análise, estaria oscilando entre os estágios um e dois, não merecendo o título de empresa sustentável.

É preciso ressaltar que a empresa mantém iniciativas importantes de filantropia em setores como desportivo, ambiental, cultural, mas que, embora absolutamente louváveis, em nada se relacionam com seu "core business", sendo iniciativas paralelas à sua atuação. No que se refere à adoção de práticas que realmente gerem transformações em seu negócio a empresa se revela muito reticente. Um exemplo desta inconsistência é a recente divulgação de que destinará R\$ 500 milhões no período de 2008-2012 no âmbito de seu Programa Ambiental, ao mesmo tempo em que não realizou os investimentos necessários para se adequar à Resolução CONAMA a partir de 1º de janeiro de 2009. Para se ter uma idéia do descaso praticado, países em desenvolvimento como México e Tailândia também rumam para óleos diesel com baixo teor de enxofre, sendo que de acordo com recente publicação do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente - PNUMA<sup>8</sup> o atual padrão brasileiro é igual ao de

---

<sup>7</sup> The Next Sustainability Wave, New Society Publishers, April, 1 2005

<sup>8</sup> *Global Environment Outlook 4, 2007;*

países africanos como Argélia, Namíbia, Botsuana e Líbia, que não dispõem dos mesmos recursos financeiros e tecnológicos do Brasil e da Petrobras. (anexo 12)

No que tange especificamente ao questionário do ISE, os indicadores 1 e 2 da 'Natureza do Produto' são fundamentais para analisarmos o caso Diesel e o desempenho em Sustentabilidade da Petrobras. O primeiro se refere à possibilidade do produto fabricado causar danos à saúde de seus clientes e de terceiros, a forma de comunicação sobre tais riscos, o percentual de faturamento da empresa relacionado a tal produto e o percentual de redução no volume produzido ou comercializado deste mesmo produto neste último ano. O segundo indicador se refere à produção de combustíveis fósseis e o percentual de investimentos (CAPEX + Pesquisa e Desenvolvimento) para os próximos 4 anos destinado à substituição dos referidos produtos por alternativas menos impactantes sobre as mudanças climáticas. Neste último caso, mesmo que não seja contemplado o teor de enxofre nos combustíveis, uma vez que ele não é um gás causador de efeito estufa, a melhoria do combustível como um todo é tratada.

A questão do combustível, portanto, não pode ser relativizada por nenhum contra-argumento, uma vez que se trata de um produto ambientalmente condenável, causador de danos irreversíveis à saúde pública, oneroso aos cofres públicos e contrário à legislação em vigor. Ainda, de acordo com publicação do PNUMA<sup>9</sup>, prejudica seus consumidores diretos, uma vez que o S2000 e o S500 comprovadamente deterioram os veículos numa velocidade maior do que versões com menor teor de enxofre, encarecendo seu custo de manutenção. (anexo 13)

Certos de que a matéria, devido a sua grande importância para a população brasileira, receberá a devida atenção, colocamo-nos à inteira disposição para esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Atenciosamente,

**Secretaria do Meio Ambiente do Estado de São Paulo**  
**FRANCISCO GRAZIANO NETO**

---

<sup>9</sup> Opening the Door to Cleaner Vehicles in Developing and Transition Countries: The Role of Lower Sulphur Fuels, United Nations Environment Program – UNEP, 2007

**Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do Estado de  
Minas Gerais**

**JOSÉ CARLOS CARVALHO**

**Fórum Paulista de Mudanças Climáticas Globais e de Biodiversidade**

**FABIO FELDMANN**

**Secretaria do Verde e Meio Ambiente do Município de São Paulo**

**EDUARDO JORGE**

**Movimento Nossa São Paulo**

**ODED GRAJEW**

**Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor – IDEC**

**LISA GUNN**

**Fundação Brasileira para o Desenvolvimento Sustentável**

**ISRAEL KLABIN**

**SOS Mata Atlântica**

**MÁRIO MANTOVANI**

**Greenpeace – Brasil**

**MARCELO FURTADO**

**Amigos da Terra – Amazônia Brasileira**  
**ROBERTO SMERALDI**

**Instituto Akatu**  
**HÉLIO MATTAR**

**Instituto Brasileiro de Advocacia Pública**  
**GUILHERME PURVIN**