



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

SPdoc - Sistema de Gestão de Documentos

FOLHA LÍDER

SC/7515/2012

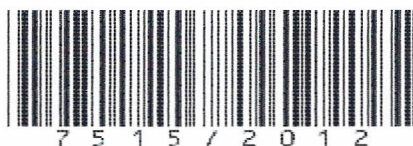
INTERESSADO: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

LOCALIDADE:

SÉRIE DOCUMENTAL: 012.17.17.02.03.01 - DOSSIÊ PRELIMINAR DE AVALIAÇÃO
DE ESTUDO DE TOMBAMENTO

DESCRIÇÃO: MANIFESTAÇÃO TÉCNICA SOBRE P PLANO DE
CONTROLE DE POLUIÇÃO VEICULAR.

DATA: 19/1/2012 15:03:31



7 5 1 5 / 2 0 1 2

Volume: 1

Protocolado por: **FABRICIA RODRIGUES MIRANDA**

UA:30839 - NUCLEO DE PROTOCOLO E EXPEDICAO



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO
PROCURADORIA GERAL DE JUSTIÇA

São Paulo, 13 de janeiro de 2012

Ofício nº 0045/12-CAOCível/PGJ¹

Assunto: Manifestação Técnica sobre o "Plano de Controle de Poluição Veicular do Estado de São Paulo – PCPV"

SENHORA COORDENADORA

Na oportunidade em que cumprimento Vossa Senhoria, encaminho o expediente sobre o assunto supramencionado, para conhecimento.

Ao ensejo, renovo a Vossa Senhoria meus protestos de real estima e distinta consideração.

KARINA KEIKO KAMEI

Promotora de Justiça
Coordenadora do CAO Cível e de Tutela Coletiva
Área do Meio Ambiente

Ilustríssima Senhora

Dra. FERNANDA BANDEIRA DE MELLO

DD. Conselheira do CONSEMA

Secretaria de Estado do Meio Ambiente

Av. Professor Frederico Hermann Jr., nº 345 - Pinheiros

05.459-900 - SÃO PAULO - SP

¹ rfr



Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça Cíveis e de Tutela Coletiva
Rua Riachuelo, 115, 7º andar, sala 715 – Centro – São Paulo, SP – CEP: 01007-904
Fones: (11)- 3119-9525 / 3119-9526 – FAX (11) 3119-9590 – caocivel@mp.sp.gov.br

Plano de Controle de Poluição Veicular do Estado de São Paulo – PCPV

Análise, críticas e sugestões.

O Plano de Controle de Poluição Veicular do Estado de São Paulo – PCPV, visar atender ao disposto na Resolução Conama 418/10, alterada pela Res. Conama 426/10, de que os órgãos ambientais estaduais ou, complementarmente, os órgãos ambientais municipais, deviam elaborar até 30/06/11 os seus respectivos planos, de modo a se constituírem num instrumento eficaz para a redução das emissões de gases e partículas poluentes e ruído pela frota circulante de veículos automotores, no âmbito do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar - PRONAR, instituído pela Resolução CONAMA nº 5, de 15 de junho de 1989, bem como do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, criado pela Resolução CONAMA nº 18, de 6 de maio de 1986, e do Programa Nacional de Controle de Ruído de Veículos, nos termos das Resoluções CONAMA nºs 1 e 2, de 1993.

O objetivo geral do Plano Estadual Paulista de Controle de Poluição Veicular é o de estabelecer políticas públicas que de maneira efetiva melhorem ou mantenham a qualidade do ar para garantir a boa saúde da população.

Como objetivos específicos arrola:


- adoção de ações que promovam o controle de emissões dos veículos em padrões similares aos quais foram projetados, por meio de medidas de:

- inspeção ambiental da frota;
- fiscalização da frota;
- gestão da frota; e
- incentivo à manutenção preventiva e qualificada da frota.

- adoção de ações na área de transporte para a redução de global da emissões de poluentes locais e de Gases de Efeito Estufa – GEE;

- adoção de ações para a redução do consumo de combustíveis fósseis;
- adoção de ações de melhoria da eficiência energética; e

- desenvolvimento de ferramentas para avaliação das ações propostas e aprimoramento do PCPV.



O Plano salienta que as disposições nele contidas estão em consonância com a Lei Estadual nº 13.798, que institui a Política Estadual de Mudanças Climáticas.

O PCPV contextualiza as razões de sua elaboração no Estado e as bases de sua formulação, por meio de espécie de diagnóstico da situação da qualidade do ar no Estado, da frota de veículos e da caracterização da inspeção veicular no que se refere a sua execução e fiscalização. Também, apresenta e explana informações e dados referentes a população dos grandes centros urbanizados do Estado, da frota de veículos existente no Estado, da importância do controle da poluição do ar e da significância da qualidade do ar na saúde da população. Estas informações estão relacionadas com relatório Qualidade do Ar no Estado de São Paulo 2010 (CETESB, 2010).


O Plano apresentado se constitui essencialmente num documento propositivo de ações que devam ser elaboradas e/ou estudadas visando o controle da poluição veicular, do que num plano que estabelece medidas a serem aplicadas e/ou implantadas de imediato no controle da poluição veicular.

A seguir são apresentadas algumas considerações, sem a pretensão de esgotar a matéria, sobre o Plano Estadual de Controle de Poluição Veicular apresentado.

A parte de metodologia salienta que para a elaboração do PCPV foi definida uma estratégia de trabalho que permitisse transparência e ampla discussão da sociedade, sendo que inicialmente 50 especialistas de instituições diversas com trabalhos relacionados ao tema sugeriram ações, sem pauta prévia, de controle da poluição veicular. Contudo, no documento apresentado (Plano) não são apresentados os nomes dos especialistas e das instituições. Entende-se que deveriam ser apresentados os nomes dos especialistas e instituições que foram consultados, na forma de anexo, sobretudo quando do plano em sua fase de consulta.

Os padrões de qualidade do ar que norteiam o disposto no plano, embora embasados corretamente nos dispositivos legais que regem a matéria, estão estritamente relacionados a padrões que visam não afetar a saúde humana. Entende-se que deveriam ser ampliados de modo que visassem também padrões de recuperação e manutenção da qualidade do ar inerentes à sadia qualidade da biota e aos serviços ecossistêmicos que ela presta.

O plano utiliza "Saturação" e "Indicadores Básicos de Qualidade de Ar – IBs" como dados considerados visando a identificação de áreas prioritárias de ações mais intensivas de controle da poluição veicular. Tais dados são padrões de qualidade do ar de controle essencialmente relacionados a saúde humana, deveriam incorporar parametrização que considerasse a sadia qualidade da biota.



A identificação de áreas prioritárias de ações mais intensivas de controle de poluição veicular, estabeleceu que somente na chamada "Área 1" a inspeção veicular deve abranger toda a frota circulante. Entende-se que a inspeção veicular deva abranger toda a frota circulante no Estado de São Paulo em razão dos seguintes aspectos:

1 – não estimular o registro de veículos em municípios que não são abrangidos por tal determinação, mas continuariam a circular em municípios onde é necessária a inspeção ambiental de veículos;

2 – a inspeção ambiental de veículos deveria ser parte integrante do processo de licenciamento dos veículos de modo a ser uma operação conjunta com o licenciamento do DETRAN.


O licenciamento de veículos junto ao DETRAN deveria ser o momento de se averiguar a regularidade do veículo em termos administrativo documental (Certificados de Propriedade, IPVA, Multas, etc.), mecânico (condições gerais do veículo) e ambiental (emissão de poluentes e ruído).

O licenciamento conjunto poderia ser realizado de modo a contemplar inspeções mecânicas e ambientais as quais poderiam ser realizadas por oficinas certificadas / credenciadas pelo DETRAN, CETESB, INMETRO p. ex., as quais expediriam certificados de inspeção sobre a situação do veículos em termos mecânicos e ambientais.

Poderiam ser parte integrante da rede de oficinas credencias as oficinas das concessionárias de veículos, as quais se encarregariam da inspeção dos veículos de sua marca / bandeira; podendo ser entendido este serviço como uma atitude de responsabilidade socioambiental.

Isto contribuiria para sanear uma das dificuldades apontadas no Plano sobre a eficiência da inspeção veicular, a de que falta um parque de oficinas aptas à manutenção adequada da frota veicular.

O Plano na parte que caracteriza a frota de veículos circulantes do Estado, afirma que a frota foi caracterizada por meio da metodologia desenvolvida pelo Ministério de Meio Ambiente para a elaboração dos inventários de fontes móveis de poluentes locais e Gases do Efeito Estufa – GEE. Embora o plano na parte de proposições de aperfeiçoamento do PCPV afirme que os registros disponibilizados pelo DETRAN não atendem às necessidades para a elaboração de inventários de controle ambiental, os dados e/ou informações sobre a frota de veículos registradas no DETRAN deveriam ser incorporados para o estudo de caracterização da frota circulante no Estado, visto que se trata de órgão responsável pelo controle de veículos no Estado e isto poderia contribuir para um processo de licenciamento de veículos e inspeção ambiental veicular integrado / conjunto.



Ao abordar os resultados esperados pela inspeção ambiental de veículos, o Plano salienta como benefício a manutenção de um perfil de emissões da frota conhecido e, portanto mais suscetível à gestão por outros instrumentos. Neste sentido, reitera-se o exposto anteriormente de existir um processo de licenciamento integrado / conjunto com o DETRAN.

Destaca o Plano, que dentre as principais dificuldades para operar o programa de inspeção ambiental de veículos, está "o perfil de frota muito antigo ou deteriorado, o que eleva a reprovação de parte significativa dos veículos e aumenta o risco de rejeição pela sociedade".


Entende-se que o número elevado de reprovação de veículos na inspeção ambiental veicular deve-se ao fato, essencialmente, da frota circulante não ser objeto de efetiva fiscalização e que muitos destes veículos não seriam aprovados numa inspeção das suas condições mecânicas e de manutenção do veículo, que em muitos casos é o que leva a emissão de poluentes e ruídos fora dos padrões da fabricação, ou seja, dos padrões legais de emissão.

Quanto a possibilidade de elevada reprovação gerar rejeição ao programa, poderia ser amplamente afastada por meio de programas de educação e comunicação dando conhecimento e informação sobre os benefícios a saúde das pessoas pela diminuição da poluição proveniente dos veículos desregulados.

Deve-se salientar que muito da rejeição ao programa já realizado no município de São Paulo advém do fato da inspeção ambiental veicular ser feita somente por uma empresa e em determinados locais onde estão instaladas as dependências desta empresa, e dos proprietários terem que pagar mais uma "taxa" e fazerem um procedimento paralelo ao do licenciamento do veículo. Está rejeição seria reduzida caso a inspeção fosse feita em várias oficinas credenciadas e o processo burocrático / administrativo feito no mesmo momento do processo de licenciamento do veículo.

Outra dificuldade apontada pelo plano é "a fiscalização e imposição de penalidades aos veículos que não sofreram a inspeção". Esta dificuldade seria, em parte, superada por meio de processo de licenciamento integrado / conjunto com o DETRAN; na perspectiva que somente obteriam a licença do DETRAN os veículos que tivessem efetuado a inspeção ambiental veicular.

O plano ainda aponta como dificuldade para a eficiência do programa "a falta de um parque de oficinas aptas à manutenção adequada". Tal problema, como anteriormente explanado, pode ser equacionado com o envolvimento direto da rede de oficinas das concessionárias de veículos.




O Plano afirma que o modelo, a abrangência e a frota-alvo do programa de inspeção ambiental a ser implantado no Estado de São Paulo serão objeto de estudos mais detalhados e dependerão de fatores como a qualidade do ar, tamanho e a expectativa de crescimento da frota circulante, a viabilidade econômica a conformação das aglomerações urbanas e a facilidade de circulação entre elas.

Entende-se que a busca do aperfeiçoamento de qualquer programa é sempre salutar. Contudo, reitera-se o entendimento que a inspeção ambiental deva ser feita em toda frota do Estado e de maneira integrada ao processo de licenciado do DETRAN, de modo a garantir sempre que qualidade do ar esteja dentro de parâmetros que assegurem a qualidade da saúde humana e da biota.

O Plano afirma ser possível estabelecer programas públicos ou privados de certificação ou comprovação do atendimento de requisitos de emissão com a utilização da rede oficinas e centros de inspeção. Isto se coaduna com o exposto sobre existir oficinas certificadas para realizar inspeção mecânica e ambiental das condições dos veículos

Explana o Plano que o Estado deverá desenvolver estudos para avaliar a viabilidade do estabelecimento de Programas de Renovação e Reciclagem de Veículos, tendo por objetivo a melhoria do perfil da frota circulante e a conseqüente redução das emissões de poluentes e de GEE, do consumo de combustíveis, das interferências no tráfego motivadas por pane e por acidente. Deveria o plano estabelecer que o Estado, de maneira concomitante aos estudos acima mencionados, realizará estudo para adequação, melhoria e manutenção das vias de circulação, visto que as vias em mau estado de conservação ou em situação ruim (irregularidades no leito carroçável, buracos, reparos mal feitos, etc), contribuem para aumento de consumo, desgaste da frota, com conseqüente desregulagem da mesma, e interferências no tráfego devido a quebras e a acidentes decorrentes da má condição das vias de circulação.

Salienta o Plano, na parte sobre Renovação e Reciclagem de Veículos como ação para melhorar a qualidade do ar, que a frota de veículos mais antiga embora represente 20% do total de veículos em circulação, é responsável por 58% da emissão de poluentes. Tais dados contribuem para a assertiva de que a inspeção ambiental veicular deva ser feita de maneira integrada ao processo de licenciado do DETRAN, em razão, como já salientado anteriormente, de que muitos dos veículos que integram o conjunto do que foi considerado pelo programa como frota mais antiga, veículos com mais de 15 anos de fabricação, apresentam condições mecânicas gerais ruim, sobretudo em relação ao motor, o que leva conseqüentemente a emissão de poluentes acima, mesmo dos padrões legais estabelecimentos para o ano de sua fabricação.



O Plano salienta aperfeiçoamentos do controle da poluição veicular e da poluição sonora (ruídos) que serão advindos com a evolução das restrições já previstas, para os próximos anos, pelo PROCONVE e PROMOT. Limitando-se a explaná-las, o plano não é propositivo no intuito de se buscar melhorias imediatas visando a diminuição da emissão de poluentes atmosféricos e de ruídos; visto que a proposição de ações de efeito imediato e mais restritivas para manter e melhorar qualidade do ar e sonora, ou seja, melhorar a qualidade de vida, são perfeitamente cabíveis e não se contrapõem aos dispositivos legais federais. Poderia o plano, por exemplo, incentivar a melhora da qualidade dos combustíveis de forma geral, por meio de ações preventivas e corretivas.


No que se refere a emissões de ruídos, a título exemplificativo, poderiam ser adotadas medidas de maior controle da manutenção e das condições dos escapamentos originais de fábrica, os quais ainda que em muitos casos podem não ser satisfatórios em seus níveis de ruído, seguem as especificações técnicas e legais dos anos de sua fabricação; isto se aplicaria notadamente as motocicletas e assemelhados.

A melhoria da eficiência energética veicular é abordada pelo Plano tendo o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular – PBEV, como referência. Apresenta proposições de estudos a serem realizados visando uma melhoria da eficiência energética veicular. Poderia fazer parte do conjunto destes estudos, um estudo visando obter Eficiência Energética da Frota Veicular do Poder Público Estadual, a ser realizado pelas universidades públicas estaduais, tendo como um dos objetivos o emprego de veículos elétricos na frota do estado, sobretudo para aqueles cuja a circulação é espacialmente restrita e inerente a áreas urbanas.

O Plano possui uma parte de recomendações que são apresentadas como necessárias para que o PCPV alcance os objetivos propostos. Dentre elas estão políticas públicas que incentivem a Redução do Número de Viagens, Transporte Não-Motorizado, Transporte Público; Transporte de Carga, Educação e Orientação, Desenvolvimento e Aperfeiçoamento Tecnológico, e Restrição à Utilização de Diesel por Veículos Leves.

No que concerne à recomendação de adoção de política pública de Redução do Número de Viagens, a proposta apresentada deveria ser elaborada de forma conjunta com políticas públicas habitacionais, de forma a se constituir em algo efetivo e não apenas retórico, sobretudo nas regiões metropolitanas onde os movimentos pendulares (deslocamento do local de moradia para o local de trabalho e vice-versa) são significativos.

Em relação à recomendação de adoção de política pública de Transporte Não-Motorizado, deveria ser contemplada com políticas/planos/projetos/práticas, por exemplo, de:



- calçadas que permitam a efetiva utilização pela população como meio de locomoção e que sejam integrantes e integradas no sistema viário;

- ciclovias permanentes, com condições e infraestrutura adequadas e próprias a este modal de transporte;

- locais públicos e privados destinados a parar / guardar bicicletas.

A recomendação de adoção de política pública de Transporte Público deveria abarcar estudos sobre o uso de trólebus ou assemelhados, para o transporte público nas áreas urbanas e sobre o emprego de trens de passageiros para o transporte de pessoas entre municípios, como p.ex.: São Paulo-Campinas, São Paulo-Santos, entre outros.

A proposta apresentada para o Transporte de Carga poderia apresentar projetos efetivos para o modal de transporte ferroviário, como por exemplo, propor ações de aplicação em curto prazo para a implantação do chamado FerroAnel na Região Metropolitana de São Paulo.

O Plano propõe políticas públicas que incentivem a Educação e Orientação aos motoristas e proprietários de veículos para a operação e manutenção voltadas para a redução das emissões e do consumo de combustível. A proposta poderia envolver programas de educação sobre a importância do programa de inspeção ambiental veicular para a saúde da população e meio ambiente, e programas de educação de trânsito no geral, que incluam ciclistas e pedestres, de forma a contribuir com a fluidez do tráfego e consequentemente com menor emissão de poluentes, visto que muitos dos problemas que existem no tráfego decorrem de práticas erradas no trânsito.

Em relação à recomendação de adoção de política pública de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento Tecnológico para se alcançar os objetivos propostos pelo PCPV, deveria apresentar propostas mais concretas, contendo planos e projetos de curto e médio prazo, e que nos quais deveriam estar envolvidas instituições de ensino superior, sobretudo as universidades públicas estaduais, e institutos de pesquisa.

No tocante recomendação de manter política pública de Restrição à Utilização de Diesel por Veículos Leves, entende-se como correto tal posicionamento.

São Paulo, 24 de novembro de 2011.


Denis Dorighello Tomás