



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

**Ata da 41ª Reunião Extraordinária do Plenário do Conselho Estadual do Meio Ambiente-
Consema, realizada no dia 31 de julho de 1996.**

Realizou-se no dia 31 de julho de 1996, às 14 horas, a 41ª Reunião Extraordinária do Plenário do Consema, à qual compareceram os seguintes conselheiros: Fábio Feldmann, Presidente do Conselho, Stela Goldenstein, Secretária Adjunta, **Alcir Vilela Jr., André Garcia Martins, Antonio Carlos Gonçalves, Benedito Aristides Ricilula Matielo, Célio Bermann, Daniel Antonio Salati Marcondes, Djalma Weffort de Oliveira, Elza Tieko Takahashi, Emílio Y. Onishi, Estela Maria Bonini, Gilberto de M. Januzzi, Hêlvio Nicolau Moisés, Jorge Bellix de Campos, Lady Virgínia Traldi Meneses, Lídia Helena Ferreira da Costa Passos, Luiz Antonio Dias Quitério, Márcio D’Olne de Campos, Marlene Gardel, Miguel Kozma, Neide Carvalho, Neusa Maria Marcondes Viana de Assis, Omar Yazbek Bittar, Ricardo Ferraz, Sílvia Morawski e Sônia Alvim.** (Justificaram sua ausência na reunião os conselheiros Ivan Metran Whately, representante da Secretaria de Recursos Hídricos, Saneamento e Obras, Dalva Christofolletti Paes da Silva, representante da Associação Paulista de Municípios, e Roberto Saruê, representante de entidades ambientalistas). Depois de declarar abertos os trabalhos e de ler a pauta da reunião - apresentação do Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana de São Paulo (Operação Rodízio) pela área técnica da SMA -, o Secretário Executivo ofereceu as seguintes informações: 1. sobre a participação na reunião de um novo conselheiro, o representante da Secretaria de Habitação, André Martins; 2. sobre a realização pela Secretaria do Meio Ambiente, no dia 28 de agosto de 1996, às 19:00 horas, no Centro Assistencial de Desportos de Aguai (Assistência), na Praça Carvalho Pinto, 218, de uma Audiência Pública sobre o EIA/RIMA dos empreendimentos minerários da Bacia do Rio Jaguari-Mirim, de responsabilidade da Associação de Extratores de Areia e Argila da Bacia do Rio Jaguari-Mirim; 3. sobre a criação, pela Comissão Especial que elabora uma proposta para política florestal para o Estado de São Paulo, de uma subcomissão com a finalidade de compor uma lista de espécies da flora e da fauna em extinção; 4. acerca do fato de não ter havido quórum para algumas reuniões de Câmara Técnica, tendo três delas sido suspensas, motivo por que solicitava aos conselheiros que, ao constatarem a impossibilidade de comparecer, comunicassem com antecedência à Secretaria Executiva para que desmarcasse a reunião, evitando-se, assim, o ônus de os empreendedores, consultores e alguns conselheiros perderem tempo deslocando-se até a SMA; 5. de que será realizado pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas Ambientais-Nepam, pela Universidade Estadual de Campinas-Unicamp, pelo Centro de Estudos Ambientais-CEA da Universidade Estadual Paulista-Unesp e pela SMA, no dia 20 de agosto, das 9:00 às 17:00 horas, o “I Workshop do Setor de Pesquisa-APAs-Piracicaba e Corumbataí”, no Auditório do IFCH/Unicamp. Em seguida, fez uso da palavra o Presidente do Conselho, que teceu as seguintes considerações: ter essa reunião um caráter informativo sobre a Operação Rodízio, uma ação da SMA cujo objetivo é minimizar o grave problema de poluição do ar que agride São Paulo; ter sido feita, em 1994, uma exposição para os conselheiros sobre esse problema, quando, inclusive, o Professor Saldiva, que se encontrava presente também na reunião que se desenvolvia, apresentou os resultados da pesquisa que realizou sobre a existência de uma associação significativa entre mortalidade por doenças respiratórias na faixa etária inferior a 5 e superior a 65 anos e os níveis de poluição urbana; será feita pelo técnico da Cetesb Cláudio Alonso uma exposição sobre a qualidade do ar, oportunidade em que falará da modernização da rede telemétrica, cujos dados poderão ser debatidos pelos conselheiros. Em seguida o Professor Saldiva



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

ofereceu os seguintes esclarecimentos: ter, muitas vezes, afirmado que suas pesquisas constatarem - o que vinha sendo ratificada pela literatura científica médica - que a poluição atmosférica provocava efeitos maléficos na saúde e que, portanto, não iria apresentar nenhum dado novo; existirem, em um artigo publicado no terceiro volume do relatório da Environmental Protection Agency - o qual estava à disposição de todos durante a reunião -, aproximadamente cinquenta referências sobre os efeitos maléficos que causam na saúde as mudanças na qualidade do ar; vir trabalhando com a qualidade do ar desde 1986 e que, como a Operação Rodízio apenas agirá sobre os efeitos agudos desse tipo de poluição, em sua exposição se aterá apenas a esse aspecto (passou, nessa ocasião, a apresentar transparências que continham dados sobre mortalidade em idosos - 1990/91 -, os quais, informou, haviam sido obtidos a partir das informações fornecidas pela Cetesb, que levaram em conta variáveis como a sazonalidade e a estabilidade dos modelos estatísticos); possuírem todos os poluentes efeitos nocivos sobre a saúde na faixa etária após 65 anos, o que se comprovava pela associação entre aumento da mortalidade do idoso no dia seguinte após a piora da qualidade do ar (passou a comentar os dados contidos em uma transparência relativos a urgências respiratórias em crianças, dados esses que, como esclareceu, foram fornecidos pelos hospitais municipais e informavam serem mais numerosos os casos de internação quando aumentavam os níveis da poluição, embora não constituísse este o maior problema de saúde infantil); só morrerem nos períodos piores aquelas pessoas que pertenciam a grupos de risco, isto é, que já tinham sua saúde comprometida; constituírem “efeito colheita” as consequências da poluição sobre a mortalidade, ou seja, que elas só antecipavam, em alguns dias, a morte; não poder demonstrar-se estatisticamente esse efeito, embora houvesse técnicas especiais para isso; conhecer, através do Instituto da Criança do HC, o que acontece com as crianças em dias de poluição, ou seja, que num dia poluído aumenta o número de internações em 30%; terem-se repetido esses experimentos, usando-se os dados fornecidos pelos hospitais conveniados com a Secretaria da Saúde, que constatarem os mesmos efeitos; contribuírem com aproximadamente 18% para a constituição do quadro “doenças respiratórias” aquelas provocadas pela poluição do ar. Em seguida, o Secretário Executivo passou a palavra ao técnico da Cetesb, Cláudio Alonso, que ofereceu os seguintes esclarecimentos sobre a qualidade do ar na RMSP: tentará falar dos poluentes com maior interesse no momento, que são aqueles produzidos pelos veículos automotores; constituir um problema para elaboração da legislação o fato de todos os níveis de poluição fazerem mal à saúde, embora se considerem apenas aqueles indicados pela Organização Mundial da Saúde e pela Environmental Protection Agency; dependendo do poluente, como o ozônio por exemplo, há um padrão de medição por hora; existir a tendência de se fazer essa averiguação com modelos de estatística mais sofisticados; ser 50 microgramas por metro cúbico o padrão anual para a poeira inalável e, no caso do monóxido de carbono, 60 microgramas (nessa oportunidade passou a comentar os dados contidos na transparência sobre Vila Parisi, em Cubatão, onde todos locais de medição apresentam problemas e a área industrial é extremamente problemática, embora sua área residencial, relacionada com a de São Paulo, apresente-se menos grave); ser o monóxido de carbono um poluente que agride à saúde da população o ano inteiro; demonstrarem alguns estudos que 63,7% dos poluentes são monóxidos de carbono, 16,2, óxidos de nitrogênio, 13,8%, hidrocarbonetos, 3,6%, óxido de enxofre e 2,7%, partículas inaláveis; demonstrarem também que 40,5% provêm dos veículos a gasolina, 13,9%, dos veículos a álcool, 37,9%, dos veículos a diesel, 4% outras fontes; ser o aspecto mais importante o comportamento sazonal do monóxido de carbono, pois, desde 1981, a Cetesb vinha levantando o total de ultrapassagens desse poluente nas diferentes épocas do ano - mês a mês - e verificou que



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

difficilmente elas ocorriam no período de janeiro a abril, mas, com maior frequência, de julho a setembro; não ocorrerem ultrapassagens do nível de atenção no período de verão; ocorrerem, em relação ao ozônio, menores ultrapassagens do padrão durante o inverno - ele tem um comportamento peculiar, específico, e isso se deve à sua composição química, pois sua formação requer a presença de luz; ser o seguinte o modo como se manifesta o comportamento sazonal do monóxido de carbono - apesar de ultrapassar o padrão o ano inteiro, no inverno essas ultrapassagens se intensificam; justificarem esses dados ações para redução desse poluente, como a Operação Rodízio por exemplo; possuir este gráfico a informação de que as ultrapassagens ocorrem, em média, durante os dias de trabalho, isto é, nos vinte dias úteis; ser muito difícil realizar uma Operação Rodízio a partir da previsão meteorológica, em virtude de seu alto grau de imprecisão, o que acabaria por inviabilizar o controle da circulação dos veículos de uma cidade complexa com 16 milhões de pessoas, pelas dificuldades para sua racionalização; ter sido modernizada a rede telemétrica montada na década de 70 para examinar o nível dos poluentes industriais, com a aquisição de novos equipamentos, e que ela se encontrava capacitada a fazer a medição de poluentes que, desde 1992, não vinham sendo medidos, como o ozônio por exemplo. Depois de o Presidente do Conselho informar ser interessante, naquela oportunidade, a participação dos conselheiros para que elucidassem suas dúvidas acerca dos aspectos que consideravam controversos, manifestaram-se os conselheiros Márcio Campos e Lídia Passos e, respondendo aos questionamentos por eles formulados, foram oferecidos os seguintes esclarecimentos: que, em uma observação de quatorze anos, junho aparecia como muito poluído e os meses julho e agosto como críticos e que, nesses meses, ocorriam variações decorrentes, principalmente, de mudanças meteorológicas; que eram necessários dados de longo prazo, oferecendo pouca significação aqueles referentes apenas a dois anos consecutivos, em virtude, principalmente, das variações meteorológicas que não se repetiam da mesma forma no período de dois anos. Depois de oferecidos esses esclarecimentos e de o representante do Sintaema - Sindicato dos Trabalhadores de Água, Esgoto e Meio Ambiente, Alcides Edílio Valente, conseguido o direito de uso da palavra, perguntar pelos motivos que levavam a submeter a população aos transtornos advindos dessa ação em uma semana em que eram favoráveis as condições meteorológicas e se não seria necessário apenas tirar os carros desregulados das ruas, o técnico Cláudio Alonso ofereceu as seguintes informações: que a rede telemétrica não media a poluição veicular e que os novos equipamentos apenas levavam a que dez estações, em vez de cinco como vinha acontecendo, passassem a medir o monóxido de carbono; que não eram necessárias muitas estações, mas, sim, que elas estivessem localizadas estrategicamente, pois, apesar de estarem mais voltadas para a área industrial, alguns poluentes veiculares eram por elas medidos; que a ultrapassagem de padrão para níveis críticos, atenção e alerta ocorriam nos meses de junho e julho com bastante intensidade; que em São Paulo nunca se observaram níveis de emergência e o grande problema era o fato de o padrão legal, baseado em critérios científicos, ser costumeiramente ultrapassado; que as ultrapassagens freqüentemente ocorridas aconteciam em qualquer período do dia e tinham a duração de oito horas. Nessa oportunidade manifestou-se o Secretário do Meio Ambiente, tecendo as seguintes observações: sobre a impossibilidade de se fazer o sorteio do final da placa, avisar à população que se organizasse - dado que o sucesso da Operação Rodízio dependerá de uma organização prévia --, sempre que os dados meteorológicos indicarem que as condições atmosféricas serão desfavoráveis; sobre o aspecto de que uma intervenção assim programada não se sustentava do ponto de vista conceitual; acerca de não existir, na Europa, rodízios, pois se tratava de uma medida preventiva para alcançar os episódios críticos; acerca do fato



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

de ter sido paralisada, em uma cidade dos Estados Unidos, uma siderúrgica, embora não tivesse provocado impacto na saúde da população, e que rodízio era, antes de mais nada, uma medida de comportamento. Em seguida fez uso da palavra o Diretor da Diretoria de Engenharia Ambiental da Cetesb, Alfred Szwarc, tecendo as seguintes considerações: que achava muito atraente a idéia de se poder, através de uma previsão meteorológica, avisar à população para não circular com o carro e qual a forma como deveria proceder, mas que considerava essa medida muito complicada numa cidade complexa como São Paulo, que é rota de passagem de veículos e maior centro de atração de tráfego do país; que isso talvez fosse possível em cidades menores, onde houvesse condições e uma boa infra-estrutura; que, na cidade de Los Angeles, onde ocorriam problemas seriíssimos de poluição por ozônio, havia um sistema para anunciar a iminência de episódios críticos de poluição, o qual interligava as escolas a uma agência ambiental da região; que esse sistema funcionava havia anos e existiam uma cultura, um preparo e uma infra-estrutura para que as pessoas fossem alertadas a não se manterem nas ruas e paralisarem as atividades escolares, mas que, mesmo assim, não se conseguia paralisar o trânsito; que, por mais sofisticados que fossem os mecanismos de previsão meteorológica - aqueles utilizados pela Cetesb o faziam para quarenta e oito horas -, não era possível fazer-se uma previsão para cinco dias, e que isso aumentava a incerteza; que considerava pior do que proibir a população de usar o veículo uma vez por semana expô-la a sobressaltos a toda hora em relação ao que aconteceria no dia seguinte, a partir dos dados de meteorologia; que as estações de monitoramento no mundo inteiro mediam a média da qualidade do ar, mas que se deveria levar em conta exporem-se o pedestre a uma emissão contínua, e que, por estar permanentemente mais próximo da fonte de poluição, recebia uma carga seis a sete vezes maior do que aquela indicada pelas redes e que a Operação Rodízio visava diminuir a emissão de poluentes sobre aqueles que se encontram permanentemente nas ruas, como os camelôs, os policiais etc. Oferecidas essas informações, o conselheiro Célio Bermann fez as seguintes observações: sobre a necessidade de refletir-se acerca daquilo que se tinha constituído objeto de debate, ou seja, a afirmação de que a Operação Rodízio era apenas uma medida paliativa; sobre o argumento extremamente contundente do Prof. Saldiva de que havia um aumento, em cerca de 15%, das mortes de crianças e de indivíduos com mais de 65 anos, e que essa realidade não era contemplada pela legislação, pois, antes desse período de experimentação, há cerca de três meses a população vinha sendo submetida a essa situação; que se tratava de um problema de saúde pública, embora não houvesse uma política de transporte coletivo - atualmente 11 mil ônibus são movidos a diesel - que reduzisse a dimensão desse problema. Em seguida, fez uso da palavra a coordenadora da Operação Rodízio, Cléo Toledo, que ofereceu as seguintes informações: ser a base dessa ação a formulação de políticas públicas a partir da manifestação das pessoas que buscam solução para alguns problemas que nunca foram discutidos; constituir a implementação dessa operação a possibilidade de se discutir uma série de outras questões sobre as quais os educadores ambientais ainda não pensaram, como as peculiaridades no dia a dia dos deficientes físicos, por exemplo; tratar-se de um grande exercício ambiental, com o qual o Estado não tinha nenhum gasto financeiro e que permitia implementarem-se alguns compromissos da Agenda 21, como a participação de empresas da iniciativa privada em ações de cidadania ambiental, como acontecia com a instalação e o funcionamento do *telemarketing*, financiado pelo Unibanco, com a criação do *software* a ser usado pelas empresas, com o “disque rodízio”, 0800, usado pela Cetesb para tirar as dúvidas da população, e o rodízio de notícias, um jornalzinho que divulgará as opiniões externas e internas sobre essa ação; terem sido realizados vários encontros com diretores de escolas das redes pública e particular de ensino, sindicatos, professores



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

universitários, representantes de ONGs, promovendo-se discussões que levantassem os aspectos favoráveis e desfavoráveis dessa ação e analisassem algumas políticas públicas, como a de transportes coletivos, por exemplo; ser válida essa ação se ela evitar a morte de apenas uma criança. Em seguida, o Diretor da Diretoria de Engenharia Ambiental da Cetesb, teceu as seguintes observações: que fará uma breve abordagem sobre as ações importantes para o controle da poluição do ar; que estavam sendo adotadas ações tecnológicas que envolviam medidas de caráter técnico sobre o veículo, como o Programa de Controle da Poluição Veicular-Proconve, no âmbito do qual a Cetesb presta assessoria técnica ao Ministério do Meio Ambiente e ao Ibama; que, em virtude da implantação desse programa, os veículos novos, ao saírem da fábrica, reduzem a emissão dos poluentes em 80%, se comparados aos antigos, e que se pretende aprimorar este programa; que se pretende melhorar a qualidade dos combustíveis e criarem-se alternativas energéticas de baixo potencial poluidor, ou seja: produzir-se álcool etílico carburante para atender a demanda atual e futura; produzir-se óleo diesel de melhor qualidade e introduzir-se progressivamente o gás natural nas frotas cativas urbanas -- passageiros e cargas; que se pretende “ressuscitar” o ônibus elétrico através de uma linha de financiamento e que o programa que trabalha com a emissão dos veículos em circulação, desenvolvido pela Cetesb, encontra-se na iminência de ser implantado pela Prefeitura, que, em 1994, adquiriu esse direito, assumindo a Cetesb o compromisso de capacitar este órgão; que está sendo intensificada a fiscalização da emissão da fumaça preta pelos veículos movidos a diesel e que uma das estratégias que se estava adotando era o estabelecimento de acordos setoriais com o Detran, com o Ministério Público e com as prefeituras; que outras medidas que se pretendia adotar eram não-tecnológicas, como a melhoria da fluidez do trânsito, através de uma maior e melhor fiscalização da CET, evitando-se que os veículos parassem em fila dupla; a implantação de semáforos inteligentes; a execução de obras viárias para descongestionar o trânsito; a implantação de um zoneamento urbano que priorize o conceito do não-transporte, minimizando os deslocamentos, e que planeje a criação de pólos geradores ou de atração de trânsito, como a construção de shoppings-centers, escolas, etc.; a implantação do pedágio urbano, tarifando-se sua passagem por vias mais congestionadas; a divulgação da carona ou do transporte solidário; a implantação das ciclovias para se reduzir a circulação de veículos; o estabelecimento de um imposto ambiental sobre o combustível para se direcionarem os recursos para o transporte coletivo; o reescalonamento de horários e dos períodos de férias, diminuindo-as no final e início do ano e ampliando-as no meio do ano; restrição da circulação de caminhões nos horários de pico, para melhorar a fluidez do trânsito; restrição à circulação dos veículos movidos a gasolina e a álcool, reduzindo-se a emissão de monóxido de carbono e de hidrocarboneto, os quais produzem efeitos maléficos na saúde, ação esta já adotada em outras cidades do mundo, como Santiago do Chile, que a experimentou pela primeira vez em 1989 e que, apesar do alto grau de polêmica, obteve o apoio de 90% da população, na Cidade do México e em Milão; que se vive em uma região onde já existem 5 mil veículos e, a cada ano, passa a circular uma frota equivalente à existente na cidade de Campinas e que, daqui a cinco anos a situação ficará irremediável, dado que a capacidade viária é de 2 milhões e 800 mil. Em seguida manifestou-se o conselheiro Ricardo Ferraz tecendo as seguintes observações: sobre alguns testes realizados no Vale do Paraíba que constatarem que 75% da poluição dessa região originam-se da cidade de São Paulo e que só 25% são de origem local; não possuir fronteiras o meio ambiente; estarem sendo dados alguns passos na RMSP, embora tenha algumas dúvidas acerca do processo como um todo; só atender a rede telemétrica à RMSP (nessa oportunidade interveio o conselheiro Alfred Szwarc declarando que essa rede se concentra em São Paulo pelo fato de aqui



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

viver metade da população do Estado, embora isso não signifique não serem importantes outras regiões, pois se estavam concluindo os trabalhos de reestruturação de duas unidades móveis que foram sucateadas e que estavam sendo canibalizadas pela gestão anterior; que, nesse programa de remodelação da rede telemétrica, duas unidades novas passarão a fazer estudos localizados e que essas unidades são semelhantes às estações fixas e que elas avaliarão de forma mais completa e, por conseguinte, oferecerão uma idéia mais global sobre a poluição; apesar de não se ter uma rede telemétrica no Vale do Paraíba, são feitas medições de forma diferenciada, e, apesar de crescerem os níveis de poluição, não se verificaram ultrapassagens de padrões nessa região); ser o Vale do Paraíba uma área coberta por dezenas de decretos federais e que se devem adotar medidas que controlem efetivamente a poluição, principalmente levando em conta o crescimento da circulação de automóveis (interveio nessa oportunidade o conselheiro Alfred Szwarc afirmando que será feita uma apresentação sobre as medidas que estão pensadas em nível estrutural, a curto, médio e longo prazos). Ocorreu a manifestação, nessa oportunidade, do Coordenador da Coordenadoria de Educação Ambiental-Ceam, tecendo as seguintes considerações: que essa operação não teria eficácia se não fossem realizadas atividades educacionais, pois se trata de atitudes e comportamentos que devem ser modificados e que a educação ambiental pode contribuir; que é todo um processo cultural que deve ser trabalhado com as escolas, tanto pela educação formal e informal; que muitos sindicatos, clubes de lazer, escolas estaduais, municipais e particulares têm sido procurados para discutir a Operação Rodízio e que eles têm mostrado muito interesse; que se montou um *kit* de educação ambiental, o qual está sendo distribuído em todas as escolas e que contém uma série de informações básicas para subsidiar o professor, em sala de aula, tanto para analisar o problema da poluição como outras questões que se interligam com o meio ambiente; que, pela primeira vez, o Secretário de Meio Ambiente está conversando com o de Educação e estabelecendo-se parcerias; que o *software* “carona solidária”, distribuído nas escolas, permite o cruzamento das informações necessárias para que esse tipo de transporte possa vingar e que os resultados de uma pesquisa aplicada nas escolas comprovam que boa parte dos pais dos alunos possuem boa vontade e que essa adesão aumentará com a implantação do rodízio e as conseqüentes multas; que se montou um vídeo com muitas informações sobre essa operação e que um outro está sendo produzido para ser mostrado às crianças das séries iniciais; que há outros materiais como uma fita-cassete com uma série de músicas que podem ser usadas pelos professores nas atividades pedagógicas e uma revistinha chamada “Turma do Sabiá”, que foi reimpressa pela Secretaria da Educação; que esse material é de referência, para que o professor o utilize como inspiração. Em seguida, a técnica da Cetesb Maria Lúcia Barciotte ofereceu as seguintes informações: que todos receberam o *software* “carona solidária” nas versões “empresa” e “escola” e que qualquer pessoa interessada pode adquiri-los, desde que deem em troca dois disquetes virgens; que há experiências de utilização desses *softwares*, como, por exemplo, o Prédio Copan, cujo condomínio coletou dados de um grande número das 5 mil pessoas que lá residem e, cruzando-os, pretende oferecer alternativas de transporte durante a Operação Rodízio; que essa operação, além de evitar a poluição do ar, economiza combustível, é mais econômico e diminui o estresse. Em seguida, fez uso da palavra a técnica Maria do Rosário, que ofereceu as seguintes informações: pertencer à área de educação ambiental da Cetesb e, para colocar à disposição de todos as informações sobre a Operação Rodízio, foi feito um treinamento com mais de mil pessoas - funcionários da Cetesb, do Meio Ambiente e de algumas estatais -- para distribuírem esse material e fornecerem os esclarecimentos necessários. O técnico da Cetesb Wolf Steinbaum ofereceu as seguintes informações: ter sido criado pelo Decreto nº 40700,



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

de 6 de março de 1996, um Comitê Consultivo para elaborar as diretrizes para o controle integrado da poluição no sistema de transportes do Estado de São Paulo levando em conta o artigo 225 da Constituição Federal, os artigos 191 e 210 da Constituição do Estado e mais o fato de a RMSP receber grande quantidade de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxido de nitrogênio, enxofre e material particulado; que também serão levadas em conta as recomendações da Agenda 21, capítulos 6 (saúde), 9 (atmosfera) e 7, seção I (promovendo assentamentos humanos sustentáveis); que será levada em conta a necessidade de se usarem tecnologias de energia mais eficientes - fontes de energia renováveis e sistemas de transporte sustentáveis -, a adoção de planos de transporte público de massa, veículos não-motorizados e padrões de desenvolvimento que reduzam a demanda de transportes; que participam desse comitê cerca de vinte e seis entidades representativas dos poderes federal, estadual e municipal e da sociedade civil; que cada uma dessas entidades possui uma tarefa específica e, apesar de estarem articuladas e perseguirem o objetivo de integrarem algumas ações, evitar-se-á a preponderância de ações setoriais; que já foram confeccionadas quarenta e seis propostas de ação, vinte e oito das quais consideradas de curto prazo, entre elas: elaborar um planejamento articulado de uso e ocupação do solo e a melhoria do sistema viário (como, por exemplo, implementação do anel viário de integração metropolitana-Rodoanel, interligando trinta e dois Municípios da RMSP e eliminando o tráfego de passagem de veículos operados pelas áreas centrais, e adoção do conceito do “não-transporte” no planejamento urbano -- minimizando-se os deslocamentos); promover a melhoria dos sistemas de transportes (como, por exemplo, expandir e aperfeiçoar o sistema sobre trilhos de alta capacidade, viabilizando parcerias Estado, Município e iniciativa privada, e adotar alternativas para o custeio de sistemas de transportes eletrificados e/ou uso de tecnologias de baixo potencial poluidor); promover a redução das emissões de veículos automotores (aprimorar o Programa Nacional de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores-Proconve e o uso de escapamento vertical para ônibus e veículos de carga a diesel); promover a melhoria dos sistemas de circulação e de fiscalização do tráfego (realizando estudos para a restrição e circulação de automóveis e caminhões em áreas estratégicas e adotando nova sistemática de fiscalização e apreensão de veículos infratores); promover a melhoria da qualidade dos combustíveis e alternativas energéticas de baixo potencial poluidor (incentivar a produção de álcool etílico e combustível para atender a demanda atual e futura e a produção de óleo diesel de melhor qualidade/introdução progressiva de gás natural nas frotas cativas urbanas (passageiros e cargas); adotar instrumentos econômicos e fiscais (elaborar propostas de criação de fundos para melhoria da qualidade do ar e dos transportes urbanos e de taxa diferenciada de acordo com o potencial poluidor dos veículos - classificação de tecnologia automotiva); promover o desenvolvimento social (adotar ações educativas permanentes relativas ao sistemas de transporte e à poluição do ar - na rede escolar por exemplo - e incentivar a participação da sociedade civil e de estudantes - universitários, por exemplo - nos esforços voltados para a melhoria das condições de saúde/transporte); e, por último, realizar continuamente a avaliação e o acompanhamento das ações (através da simulação de cenários poluentes automotores e fluidez de tráfego e do uso de indicadores da qualidade do ar relacionados com indicadores de morbi-mortalidade ou de impacto sócio-econômico). Em seguida, ocorreu a manifestação de Pedro Roberto Jacob, vice-presidente do Cedec-Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, que teceu as seguintes considerações: ser sua preocupação, enquanto membro de um grupo de pesquisa sobre cidadania e meio ambiente, a não-implementação de políticas públicas; reconhecer, apesar do constrangimento que isso lhe causava, que todo o esforço que vem sendo desenvolvido pela SMA era extremamente estimulante, pois



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

mostrava a possibilidade de ser dada continuidade a algumas das medidas por ela adotadas; ser extremamente complexa a Operação Rodízio, embora ela estimule a sociedade civil a assumir sua responsabilidade, apesar das dificuldades que caracterizam as relações entre ela e o Poder Público; que a resistência apresentada à Operação Rodízio vai de encontro à consolidação da noção de cidadania. Manifestaram-se, em seguida, os conselheiros Márcio Campos e Lídia Passos, que teceram grosso modo as seguintes considerações: ter considerado muito interessante, do ponto de vista pedagógico, o material que compõe o *kit* confeccionado pela Coordenadoria de Educação Ambiental, pois, apesar de ser dirigido à criança, pode também estimular os adultos a refletirem sobre o seu comportamento; ser muito importante a Operação Rodízio em sua capacidade de provocar a discussão na sociedade tanto em relação à saúde, à poluição do ar, à qualidade dos serviços públicos e à necessidade de um planejamento que leve em conta uma perspectiva ecossistêmica, de modo a incluir as relações entre natureza e cultura; pagar a multa de 100 reais e utilizar o argumento de ser ela pequena implica em tornar evidente ser o salário mínimo igualmente muito pouco; ter rascunhado uma proposta de moção de apoio à Operação Rodízio, à qual poderão ser acrescidas algumas considerações que a tornem mais contundente; e ser necessário oferecerem-se informações mais precisas sobre o impacto do veículo sobre a carga poluidora. Em seguida o técnico da Cetesb Cláudio Alonso e o conselheiro Alfred Szwarc teceram as seguintes considerações: existirem fortes indícios de ser maior o impacto sobre a população mais carente, por ser desnutrida; serão fiscalizados trinta corredores de trânsito; esperar-se uma redução de 30% de monóxido de carbono; será intensificada a emissão da fumaça preta pelos veículos movidos a diesel; executarem 50% das empresas de transportes urbanos serviços de auto-fiscalização; estar-se ampliando de cinco para dez as estações e se instalando mais duas unidades móveis; estar-se medindo a adesão da população e, com base nesses dados, verificar-se-á o impacto do rodízio, a partir do que se estabelecerá uma comparação entre ele e as situações mais difíceis ocorridas em 1995; e ter sido concedida uma liminar contra o rodízio. Em seguida, o conselheiro Djalma Weffort teceu considerações sobre as seguintes questões: acerca dos dados que se tinha sobre a emissão de partículas pelos veículos regulados e desregulados, anos de uso e seu tipo; acerca do fato de vir acompanhando o esforço da SMA em aprovar a Operação Rodízio e sobre a polêmica que ela vem levantando acerca da saúde da população; sobre o esforço desse órgão ambiental em melhorar a qualidade dos veículos. Em seguida, o conselheiro Célio Bermann teceu as seguintes considerações: que implementar o rodízio significava decretar a falência das políticas públicas; que o uso do transporte coletivo, em São Paulo, caiu em 50%, embora isso não significasse um aumento significativo da renda, uma vez que se ampliou o número de viagens que a população fazia a pé; que existia uma perversidade na relação entre políticas públicas e sociedade; que à moção proposta pelo conselheiro Márcio Campos deveriam ser acrescentadas algumas considerações de modo a possibilitar que esta discussão sobre o rodízio contribuísse para a implementação de políticas públicas capazes de reverter o atual quadro e priorizar o transporte coletivo em relação ao particular; que o rodízio ratificava o fracasso da capacidade de os órgãos públicos adotarem políticas que resolvessem efetivamente o problema da qualidade do ar, na medida em que se constituía uma ação pontual; que não entendia por que esse Conselho só estava se reunindo naquela oportunidade para examinar a lei nº 9358, que aprovou o rodízio, e que isso implicava no esvaziamento desse órgão, na medida em que ele se limitava a referendar uma decisão que já se havia tomado. Depois de o Secretário Executivo informar que se estava discutindo essa questão por ter o Presidente do Conselho tomado essa iniciativa e que qualquer conselheiro poderia ter pedido a



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

inserção desse assunto na pauta de uma das reuniões plenárias anteriores, embora isso não houvesse acontecido, o técnico da Cetesb, Cláudio Alonso, ofereceu as seguintes informações: que um veículo mais poluidor causa um maior mal; que, em uma comunicação social para 16 milhões de pessoas, algumas simplificações deveriam ser feitas; que, em relação à emissão da fumaça preta, existiam duas fontes, a industrial e a veicular; que, sob o grande chapéu “veículo”, existiam duas fontes distintas, aqueles movidos a diesel e os movidos a gasolina e que existiam partículas típicas de óleo diesel; que a classe média, de modo geral, nunca se sensibilizava com as questões ligadas aos transportes coletivos e que, só ao se sentir atingida por uma medida, passava a discutir esse problema. Em seguida o conselheiro Ricardo Ferraz teceu as seguintes considerações: que as pautas do Conselho eram feitas pela Casa; que não concordava com o fato de o Conselho ser chamado apenas para referendar um processo; que a Casa política deveria ter o mesmo peso da Casa técnica; que sua proposta era que, só depois de se realizar uma reunião que avaliasse o rodízio, se aprovasse a moção. Depois de o conselheiro Alfred Szwarc declarar que a Casa se comprometia em fazer uma avaliação da Operação Rodízio, a conselheira Lídia Passos teceu considerações sobre as características que haviam sido atribuídas, pelos técnicos da Cetesb, sobre o combustível diesel; sobre a relação entre a frota de caminhões médios e pesados e a de automóveis; acerca do impacto da retirada de caminhões no rodízio, o que representaria apenas 3 ou 4% de todo o transporte; sobre a necessidade de se levar em conta que a retirada dos caminhões colocaria em risco o fornecimento de alimentos e de produtos hospitalares e que estava sendo utilizado o programa Caça Fumaça, embora isso não significasse considerar estar tudo 100% com os caminhões. Em seguida foi feita a leitura da proposta de moção, manifestando-se os conselheiros Djalma Weffort e Neusa Marcondes, após o que a Presidente do Conselho declarou que os órgãos técnicos da Casa se comprometiam em elaborar um relatório contendo uma avaliação da Operação Rodízio, o qual deverá ser apreciado em uma reunião plenária extraordinária, convocada para esta finalidade. Colocada em votação a proposta de moção e aprovada por unanimidade - com a ocorrência de uma abstenção -, ocorreu a seguinte decisão: “Moção Consema 01/96. De 31 de julho de 1996. 41ª. Reunião Extraordinária do Plenário do Consema. O Conselho Estadual do Meio Ambiente, em sua 41ª. Reunião Plenária Extraordinária, considerando estudos nacionais e internacionais que comprovam o aumento do número de internações, doenças e mortes, especialmente daquelas relacionadas ao aparelho respiratório associadas ao agravamento da poluição atmosférica, entre os quais se incluem: trabalho realizado por Ronaldo Serôa da Motta e Ana Paula Fernandes Mendes (UFRJ e IPEA), baseado em dados do período de 1981 a 1990 no Município de São Paulo, indicando que uma redução do nível médio de poluição por partículas inaláveis na atmosfera implicaria em evitar a morte por doenças respiratórias em 6.7% e que uma redução do ozônio implicaria numa diminuição de 0,23% da mortalidade; trabalhos realizados pela equipe do Professor Paulo Saldiva, da Faculdade de Medicina da USP, no período de 1990 a 1991, indicando que a população nas faixas de até 5 ou acima de 65 anos sofre um aumento de 13% de mortalidade por doenças cardíaco-respiratórias no período de inverno e que as doenças respiratórias representam 36% do total de mortes de crianças até 5 anos de idade; considerando que as ultrapassagens dos padrões de qualidade do ar ameaçam a saúde pública e as vidas humanas e que não há como se optar pela inércia e pela indiferença; e considerando que a moção aprovada pela assembléia geral da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência-SBPC, em sua 48ª Reunião Anual, em julho de 1996, apoiou a Operação Rodízio como passo inicial para resolução dos problemas de poluição do ar na Região Metropolitana de São Paulo, resolve aprovar a presente moção de apoio à Operação Rodízio, Programa de Restrição à Circulação



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE
CONSELHO ESTADUAL DO MEIO AMBIENTE – CONSEMA

de Veículos Automotores na Região Metropolitana de São Paulo, por entender que ela representa um passo inicial para a consecução dos seguintes objetivos: reduzir os níveis de poluição do ar na Região Metropolitana de São Paulo dos quais 90% atribuem-se à circulação de veículos automotores; diminuir a ultrapassagem dos padrões de qualidade do ar nos meses de inverno em função de ocorrências de inversões térmicas; diminuir o número de internações hospitalares e mortes decorrentes de doenças respiratórias associadas aos altos níveis de poluição do ar; gerar um processo educativo de formação da cidadania, através da revisão de modos de vivência em grandes metrópoles, para a melhoria da qualidade de vida; contribuir para que a sociedade amplie sua participação na implementação de políticas públicas que revertam o atual quadro extremamente preocupante que prioriza o transporte individual em detrimento do transporte coletivo”. E, como mais nada foi tratado, deram-se por encerrados os trabalhos dessa reunião. Eu, Germano Seara Filho, Secretário Executivo do Consema, lavrei e assino a presente ata.

GSF-PS