



# PSIU

## POLÍTICA PÚBLICA PARA RUÍDOS

# Maiores capital brasileira, São Paulo não tem política pública para seus ruídos

Os carros, caminhões, ônibus, caçambas, helicópteros, aviões e construções fazem parte do cotidiano do cidadão paulistano. Porém, poucos sabem que o ruído gerado pela soma destes componentes – elevadíssimo em metrópoles como São Paulo – podem causar graves problemas de saúde, levar à morte e até a crimes. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o ruído é a terceira maior causa de poluição ambiental, perdendo apenas para a poluição da água e do ar. Em função disso, 10% da população mundial tem alguma deficiência auditiva. Na Europa, a Organização Mundial da Saúde já detectou o ruído do trânsito como o segundo maior causador de doenças, perdendo para a poluição. Dados como estes foram colocados em pauta na manhã desta quarta-feira, no encontro que discutiu a questão dos ruídos urbanos, organizado pelo presidente da Comissão de Política Urbana, Metropolitana e Meio Ambiente da Câmara dos Vereadores, vereador Andrea Matarazzo, por conta do dia Internacional da Conscientização sobre Ruído Urbano, celebrado anualmente dia 24 de abril. O objetivo da reunião, que contou com autoridades no assunto, foi chamar a atenção sobre o impacto desses ruídos na saúde, além de produzir diretrizes para uma atuação legislativa e administrativa eficiente. “São Paulo não tem uma política pública para ruídos. A legislação municipal é defasada e precisa de aperfeiçoamentos”, afirmou Matarazzo, lembrando que o Programa de Silêncio Urbano (Psu) é de 1994, foi modificado em 2002, mas já necessita urgentemente de atualização.

Embora haja limites de som para cada região da cidade, definidos no zoneamento, não existe um ente público responsável pelo ruído gerado na cidade. Os agentes do Psu têm atribuição para fiscalizar apenas locais privados – comerciais e residenciais. Um agravante neste cenário é que a lei que rege o trabalho do Psu prevê que, se o ruído do local visitado for

igual ao do ruído de fundo da rua, medido no momento da fiscalização, ele não pode ser multado.

A rua Aspicuelta, na Vila Madalena, zona Oeste de São Paulo é um bom exemplo de onde estas duas contradições legais ocorrem com frequência. Ali, o limite definido em lei são 45 decibéis para o período noturno – o equivalente ao som do burburinho das conversas no cinema antes do filme começar. Naturalmente, por ser uma rua com grande concentração de bares, movimentadíssima à noite, o ruído da rua ultrapassa este limite. Medições feitas ali já apontaram 83 decibéis – similar ao ruído de um aspirador de pó. Ou seja, a situação na prática não corresponde ao previsto em lei. E quando o Psu vai ao local, normalmente não pode multar nenhum estabelecimento, já que o ruído de fora é igual ao de dentro. “Fica uma situação insolúvel. É o típico exemplo das leis que só fazem atrapalhar o funcionamento da cidade e o trabalho do gestor público”, afirma o vereador Andrea Matarazzo.

Da mesma forma, nada é feito em relação ao ruído do trânsito em São Paulo. Já nos ares, o ruído de aviões e helicópteros é a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) quem tem a competência de legislar e fiscalizar o nível de ruído, o que também não acontece na prática. O assunto foi comentado pela engenheira Maria Cristina Poli, gerente da divisão de Avaliação do Ar, Ruído e Vibrações da Cetesb. “A Cetesb atua no processo de prevenção, tratando de licenciamento ambiental prévio, mas apenas para grandes empreendimentos. E dispõe de somente cinco técnicos para fiscalizar todo o Estado de São Paulo no aspecto de ruído e vibração”, completou a engenheira. As origens de ruídos são ainda igrejas, boates, casas de espetáculos e estádios, sobretudo quando são usados para shows. A estatística apresentada pelo Promotor de Justiça do Meio Ambiente da Capital, José Eduardo Ismael Lutti, é alarmante: “Em 2012, 75% das reclamações da Promotoria do Meio Ambiente no Ministério Público de São Paulo foram por causa de perturbações sonoras”, afirmou o promotor.

Cynthia Gusmão, da Auris Projetos, que também esteve no encontro, lembrou que há muitos casos no Brasil em que há assassinatos de pessoas que incomodam os vizinhos com ruído que produzem. “Há dez anos estamos colecionando matérias de jornais com notícias deste teor. E não são poucas”, comentou.

Se em São Paulo ainda não se dá a devida atenção à questão do ruído, países desenvolvidos estão cada vez mais preocupados em proteger a saúde dos cidadãos dos danos causados pelo ruído, conforme dados do engenheiro Davi Akkerman, presidente da Associação Brasileira para a Qualidade Acústica (Pro-Acústica). Akkerman, que acompanha as políticas públicas relativas ao tema fora do Brasil, citou exemplos interessantes que demonstram como tanto os entes públicos quanto a sociedade já estão atentos à problemática. No Reino Unido, uma grande campanha publicitária colocou um relê do centro de Londres ligado a um microfone que exibia o valor em decibéis do ruído gerado a cada instante.



Sobre a impossibilidade de fiscalização, o engenheiro disse que a solução adotada no mundo todo é a tecnologia. “Não precisa de pessoas fiscalizando, basta que se instale um aparelho que monitora fontes móveis e capta o som”, afirmou. Utilizando largamente este dispositivo, cidades como San Diego (EUA), Auckland (Nova Zelândia) e outras na Europa já produziram seu mapa do ruído, com informações em tempo real do nível da poluição sonora local, informações que, em alguns casos, ficam disponíveis até na internet.

Para ter exemplos de mapas de ruídos que São Paulo poderia seguir não é preciso ir tão longe. Fortaleza está na frente e já tem seu mapeamento acústico. “É uma ferramenta essencial para que se tenha o controle da emissão de ruídos e, assim, se faça uma ação mitigadora”, afirmou Akkerman.

Como forma de combate ao excesso de ruído em grandes cidades como São Paulo, a Pro-Acústica sugere uma série de ações em busca da diminuição do nível de ruído, tais como: redução do número de veículos pessoais em áreas residenciais; intervenção no tipo de pavimento das ruas; redução dos limites de velocidade; proteção das “ilhas de silêncio”; incentivo à Ecomobilidade – ciclismo, pedestres, transporte público, carros elétricos; instalação de barreiras sonoras; monitoramento frequente; mapeamentos. Na Europa, as empresas já oferecem modelos de pneus que geram menos ruído no artilho com o asfalto.

Para ampliar o debate em torno do assunto, Andrea Matarazzo está agendando novo encontro com mais especialistas a ser realizado ainda neste semestre. Além disso, o vereador já protocolou Projeto de Resolução (PR 17/2013, em 2 de abril) oficializando a criação da Conferência Municipal sobre Ruído, Vibração e Perturbação Sonora, a ser realizada todo ano na mesma data, em São Paulo.

