Titulo: Comissão da Câmara aprova inspeção veicular em ônibus e caminhões na cidade de São Paulo
Veículo: Diário do Transporte
Seção: Home
Página: Online
Data: 29/06/2017
Colunista: blogpontodeonibus

Comissão da Câmara aprova inspeção veicular em ônibus e caminhões na cidade de São Paulo
Diário do Transporte - 29/06/2017

Devem ser analisados níveis de **ruídos** e de emissão de poluentes. Matéria ainda deve passar por mais quatro comissões

ADAMO BAZANI

A Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Municipal São Paulo aprovou a legalidade de um projeto de lei que determina inspeção veicular em ônibus, caminhões e em outros veículos da frota pública municipal.

O PL 405/2017, de autoria do vereador Caio Miranda, quer a verificação de emissões de poluentes como material particulado (MP), sobretudo nas frações inaláveis MP10 e MP2,5; compostos orgânicos voláteis (COVs), óxidos de nitrogênio(N0x) e de enxofre (S0x), aldeídos e o monóxido de carbono (CO).

O projeto também prevê a verificação da **poluição sonora**, ou seja, se os veículos estão seguindo os níveis de **ruídos** determinados pelas legislações.

Além da verificação dos ônibus municipais de São Paulo, dos veículos terceirizados que prestam serviços de carga e transporte de pessoas para a prefeitura e da frota pertencente ao poder público, o projeto quer a inspeção seja realizada também nos ônibus fretados e metropolitanos do sistema EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, cujas viagens têm origem nas cidades vizinhas e destino ou passagem pela capital.

O projeto está em tramitação às vésperas da licitação dos transportes da cidade de São Paulo. Em relação ao **meio ambiente**, a Prefeitura não vai estipular o tipo de veículos menos poluentes que devem ser comprados pelos empresários de ônibus, mas vai determinar metas de redução de poluição.

O projeto ainda prevê a retenção do veículo que foi inspecionado e não aprovado, entretanto não há previsão sobre as formas de financiamento para a inspeção.

A comissão analisou apenas o aspecto formal para continuação da tramitação.

O projeto de lei ainda vai ser analisado pelas comissões de "Política Urbana, Metropolitana e **Meio Ambiente**", "Administração Pública", "Atividade Econômica" e "Finanças e Orçamento".

Acompanhe na íntegra:

PROJETO DE LEI 01-00405/2017 do Vereador Caio Miranda Carneiro (PSB) "Dispõe sobre o controle de **ruídos** e poluentes tóxicos da frota de veículos em uso do transporte coletivo e de carga utilizados pela Administração Pública, bem como daqueles que circulem no Município mediante autorização do Executivo. A Câmara Municipal de São Paulo RESOLVE: Art. 1º. Cabe ao Poder Executivo Municipal realizar ações de gestão e controle da emissão de poluentes tóxicos, bem como de **ruídos** emitidos por veículos em uso do transporte coletivo e de carga do Município de São Paulo, mediante programa de inspeção próprio, ainda que com o auxílio técnico de terceiros, com quem estabeleça os necessários ajustes para esse fim. §1º. São considerados como poluentes tóxicos, dentre outros que a legislação ambiental específica indicar, o material particulado (MP), sobretudo nas frações inaláveis MP10 e MP2,5, compostos orgânicos voláteis (COVs), óxidos de nitrogênio (NOx) e de enxofre (SOx), aldeídos e o monóxido de carbono (CO). §2º. Para fins do "caput" deste artigo, considera-se como veículos em uso do transporte coletivo e de carga do Município de São Paulo os ônibus, micro-ônibus ou similares e os caminhões e demais veículos de carga utilizados pela Administração Pública, inclusive por meio de concessão ou permissão de serviço público, assim como os ônibus, micro-ônibus ou similares intermunicipais ou fretados que circulem no Município mediante autorização do Poder Executivo. Art. 2º. O programa de inspeção deverá observar os procedimentos e instrumentos de medição, bem como os padrões máximos de emissão de **ruído** e de poluentes tóxicos, conforme definidos pelos órgãos federais, estaduais e municipais competentes, em especial, as resoluções do Conselho Nacional do **Meio Ambiente** – CONAMA e do Conselho Municipal do **Meio Ambiente** e Desenvolvimento Sustentável – CADES. Art. 3º. As inspeções deverão ser programadas de modo a não prejudicar a disponibilidade dos serviços públicos, observando-se uma periodicidade máxima de um ano, em relação a cada veículo utilizado na sua prestação. Art. 4º. A realização do programa próprio de inspeção não exime a Administração Pública das ações fiscalizatórias por parte dos órgãos competentes, devendo o Poder Executivo manter canal de comunicação para o recebimento de denúncias dos munícipes, sem prejuízo dos demais sistemas de controle interno e das obrigações contratuais assumidas. Parágrafo Único. A fim de auxiliar nas ações de fiscalização e controle mencionadas no "caput" deste artigo, o Poder Executivo criará "selo" ou qualquer outro meio de sinalização dos veículos inspecionados e divulgará, também pela rede mundial de computadores, informações sobre os resultados e data de inspeção realizada, assim como a identificação do veículo e o seu responsável. Art. 5º. Os veículos da frota considerada nos termos do parágrafo único do artigo 1º desta lei que não atenderem aos padrões de emissão vigentes terão o prazo fixado em regulamento para a devida manutenção corretiva, sem a qual não deverão circular no Município de São Paulo, independentemente da aplicação, aos responsáveis, das sanções cabíveis. Câmara Municipal de São Paulo PL 0405/2017 Secretaria de Documentação Página 2 de 2 Disponibilizado pela Equipe de Documentação do Legislativo Art. 6º. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados da data de sua publicação. Art. 7º. As despesas decorrentes da execução desta lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário. Art. 8º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação. Às Comissões competentes."

JUSTIFICATIVA – PL 0405/2017 Morar na maior cidade das Américas é ter o privilégio de compartilhar uma experiência somente possível em poucos lugares. São Paulo é almejada – e ao mesmo tempo invejada – pela sua diversidade cultural e pela oferta de produtos e serviços, sendo conhecido, principalmente, como uma "terra de oportunidades". Mas essa oportunidade, que nós, paulistanos, podemos dividir com os demais brasileiros e visitantes de todo o mundo, acaba sendo ofuscada por aspectos negativos tidos como inerentes a qualquer outra metrópole, valendo destacar, nesse contexto, as dificuldades de mobilidade urbana. Ora, todos sabemos que o "preço" que pagamos por estar aqui é um trânsito lento (quando não, parado!), violento, barulhento e que polui, contribuindo, sobremaneira, para a diminuição dos índices de qualidade de vida da população. Essa proposta, assim, é uma forma de enfrentar esses problemas olhando-se "para dentro", dando-se o exemplo, enquanto poder público, "arrumando a própria casa". Ou seja, embora contemos com a Lei nº 15.688, de 11 de abril de 2013 (que dispõe sobre o Plano de Controle de Poluição Veicular do Município de São Paulo – PCPV-SP e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso do Município de São Paulo – I/M-SP, bem como altera a Lei nº 11.733, de 27 de março de 1995), temos que a frota de veículos em uso do transporte coletivo e de carga do Município de São Paulo, tal como considerada no Projeto de Lei em comento, merece especial atenção por parte da Administração, possível e desejável mediante a realização de um programa de inspeção próprio. Mesmo porque, fica claro pela leitura das citadas leis que o seu foco é a inspeção de toda a frota licenciada na cidade, impondo-se dificuldades, pelo seu gigantismo, na sua devida implantação, além de que não trata, como se espera, do controle efetivo da **poluição sonora**. Nessa medida, a inoperância ou ineficácia desse sistema comum ou geral de inspeção, a cargo da Administração, não deve servir para "acobertar" a responsabilidade direta da mesma pela frota de veículos em uso do transporte coletivo e de carga do Município de São Paulo, tal como considerada, repita-se, no Projeto de Lei sob comento. Com efeito, a qualidade do serviço público não deve descurar-se das questões de sustentabilidade que envolvam as condições de sua prestação, sendo o combate a todas as formas de poluição uma batalha dessa e das seguintes gerações. A falta da aceitação cultural da importância de manutenção veicular regular e, especialmente, preventiva é um dos principais contribuintes para a poluição atmosférica gerada pelas fontes móveis de emissão, razão pela qual o exemplo do Poder Público é um valor importante para a quebra de paradigmas e ilustração de melhoria da qualidade de vida através de práticas simples em prol do **meio ambiente** sustentável. O combate à emissão de poluentes tóxicos se justifica de modo emergencial, dado que "O ar passa a ser líder ambiental para riscos em saúde, superando as mortes por malária, poluição indoor, consumo de água insalubre e falta de saneamento básico (OECD, 2012; THE WORLD BANK, 2016).). Os dados são alarmantes, ultrapassam estimativas anteriores e pedem medidas emergenciais de controle efetivo da poluição" (ANDRÉ, P. A, VORMITTAG, Evangelina da M. P. A. A., SALDIVA, Paulo Hilário Nascimento. Avaliação e valoração dos Câmara Municipal de São Paulo Justificativa – PL 0405/2017 Secretaria de Documentação Página 2 de 3 Disponibilizado pela Equipe de Documentação do Legislativo impactos da poluição do ar na saúde da população decorrente da substituição da matriz energética do transporte público. Instituto Saúde e Sustentabilidade & Greenpeace. São Paulo: 2017). Nesse estudo (tendo como ano-base o ano de 2015) podem ser encontrados dados alarmantes relativos aos índices epidemiológicos de morbidade (internações ne rede pública e privada) por doenças respiratórias, cardiovasculares e câncer de pulmão e mortalidade, neste último quesito com importante projeção para aumento até o ano de 2050. O mesmo estudo traz dados preocupantes sobre os impactos da poluição tóxica na vida da população, tal como o é a valoração das internações hospitalares decorrentes desses agentes nocivos (evidenciando economias geradas ao sistema de saúde por conta de políticas públicas que visam equacionar o problema ambiental), abordando-se em sequência a perda de produtividade do trabalho assalariado baseada no cálculo dos anos de vida perdidos pela morte precoce por faixa etária. Tal inovação – ou seja, o combate aos níveis de **ruídos** excessivos – se justifica por ordem de **saúde pública**, destacando literatura especializada que os efeitos da **poluição sonora** "...atuam no corpo lentamente e somente com o tempo percebem-se alterações como a **surdez** que vem, às vezes, acompanhada de assustadores desequilíbrios psíquicos e de doenças degenerativas" (CARMO, L. I. C. Efeitos do **ruído** ambiental no organismo Humano e suas manifestações **auditivas**. Monografia (Especialização em Audiologia Clínica). CEFAC, Goiânia, 45p., 1999). Anota-se que tal entendimento não é isolado, pois "há vários estudos que comprovam que o **ruído** tem seus efeitos adversos para o organismo humano. Insônia, indisposição emocional, queda de desempenho na escola e no trabalho, problemas cardiovasculares e Perda **Auditiva** Induzida Pelo **Ruído** (PAIR) são exemplos do impacto causado pelo **ruído**" (CUNHA, Cícero Augusto Pinha. Análise dos níveis de **ruído** em motoristas de ônibus com motor dianteiro. Monografia (Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho) – Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Departamento Acadêmico de Construção Civil. Curitiba, 2014). Não se pode esquecer, aqui, do impacto do **ruído** sobre a saúde dos motoristas de ônibus, uma vez que esses profissionais (que não podem utilizar equipamentos de proteção auricular) estão submetidos, continuamente, a **ruídos** intensos, poluição tóxica e outros potencializadores da perda **auditiva** e de alterações extra-**auditivas** (sono, **estresse**, desempenho das funções, etc). Decerto, assim, que a política pública que ora se propõe abrange os problemas afetos às condições de trabalho de um componente principal para o funcionamento do transporte: o motorista. Por outro lado, a própria previsão de um canal de comunicação para o recebimento de denúncias dos munícipes, além de um verdadeiro instrumento do exercício da cidadania, reforça a necessidade de manutenção de um forte sistema de controle interno, que não exime o poder público, como também lembrado, das ações fiscalizatórias realizadas pelos órgãos – especialmente ambientais – competentes. A expectativa mais elevada, então, com a aprovação do Projeto de Lei em referência é que tiremos das ruas da capital grande parte de ônibus e caminhões que, utilizados pela ou para a própria Administração, não atendam aos padrões de emissão vigentes, enquanto não passarem pela devida manutenção corretiva, independentemente da aplicação, aos responsáveis, por certo, das sanções cabíveis, como multa e apreensão do veículo. Por derradeiro, vale dizer que este Projeto de Lei se adequa à Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável quanto aos seus Objetivos de números 3 (Saúde e **Bem-Estar**), 7 (Energia Limpa e Acessível), 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico), 9 (Indústria, Inovação e Infraestrutura), 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), 12 (Consumo e Produção Responsáveis), e 13 (Ação Contra a Mudança Global do Clima). Uma forma de controle a mais, portanto, que, ao encontro, inclusive, da Lei nº 16.499, de 2016, que dispõe sobre a elaboração do Mapa de **Ruído** Urbano da Cidade de São Paulo, pode, de fato, trazer uma melhora significativa para a qualidade de vida da população tornando a cidade, certamente, menos poluída, menos barulhenta, desejo de todos nós!

Adamo Bazani, jornalista especializado em transportes

Clique aqui para ler a notícia direto da fonte