



Diário Oficial

Estado de São Paulo

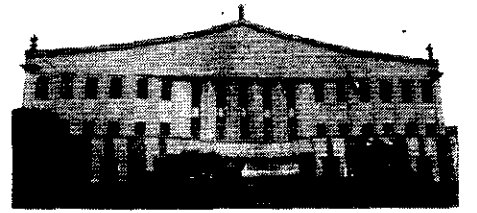
GOVERNADOR MÁRIO COVAS

Palácio dos Bandeirantes

Av. Morumbi, 4.500 - Morumbi - CEP 05698-900 - Fone: 845-3344

Poder Executivo

Seção I



<http://www.imesp.com.br>

Volume 109 • Número 70 • São Paulo, quinta-feira, 15 de abril de 1999

MEIO AMBIENTE

Secretário: JOSÉ RICARDO ALVARENGA TRIPOLI

Av. Prof. Frederico Hermann Jr., 345 - Alto de Pinheiros - CEP 05489-900 - PABX: 3030-6000

CETESB - COMPANHIA DE TECNOLOGIA
DE SANEAMENTO AMBIENTAL

DIRETORIA DE RECURSOS HÍDRICOS E ENGENHARIA AMBIENTAL

OPERAÇÃO RODÍZIO 1998

1. INTRODUÇÃO:

1.1 - Histórico

A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) está sujeita a episódios agudos de poluição do ar, principalmente durante o período de maio a setembro, em consequência das dificuldades de dispersão dos poluentes nos meses de inverno. Na maior parte do ano, os poluentes se dispersam, diluindo-se na atmosfera, sem causar elevados índices de poluição. Entretanto, em determinados dias, principalmente durante os meses de inverno, devido a maior ocorrência de inversões térmicas abaixo de 200 metros, associadas à ausência de ventos por horas seguidas e de chuvas por dias seguidos, fazem com que os poluentes não encontrem condições favoráveis para se dispersarem, resultando no aumento de suas concentrações na atmosfera. Este aumento, dependendo dos níveis atingidos, causa irritação no trato respiratório superior e nos olhos, além de agravar o estado de saúde de parcela da comunidade já portadora ou suscetível a doenças do aparelho respiratório e cardiovascular, principalmente crianças e idosos.

Por isso, a CETESB, desde 1976 desenvolve, anualmente, no período de maio a setembro, um conjunto de ações preventivas e corretivas denominadas "Operação Inverno", que visa proteger a saúde da população contra os agravos causados por episódios agudos de poluição do ar. Até meados da década de 80 a Operação Inverno enfatizou ações de controle da poluição industrial, uma vez que essas fontes eram, na época, consideradas principais responsáveis pelo problema da poluição atmosférica na RMSP. Porém, ainda na década de 80, com o crescimento da frota, os veículos automotores passaram a ocupar o lugar de contribuinte principal para a degradação da qualidade do ar. Desde 1981, a avaliação diária dos poluentes monitorados pela rede automática da CETESB mostra que no inverno, alguns destes, frequentemente, atingem altas concentrações, destacando-se o monóxido de carbono e as partículas inaláveis. Carros, ônibus, motocicletas e caminhões são portanto, as principais fontes de emissão do monóxido de carbono, estimando-se em 98% a contribuição de CO em relação às outras fontes.

Várias ações educativas têm sido desenvolvidas pela CETESB ao longo dos anos, a fim de propiciar meios de conscientizar a população sobre o papel dos veículos automotores como fonte de poluição. Destacam-se, neste caso, o exercício de defesa civil "Alerta 2" (1988), que paralisou por um dia o centro da Cidade de São Paulo, a intensificação da fiscalização da fumaça preta emitida por veículos diesel, a partir de 95, e as campanhas para regulação de motores dos veículos. Estas ações culminaram em 1995 com a campanha voluntária de restrição à circulação de veículos e nas "Operações Rodízio", realizadas em 1996, 1997 e 1998, implementadas através de legislação específica.

Por longo tempo admitiu-se que a poluição do ar se concentrava em algumas áreas centrais da Cidade de São Paulo e qualquer medida restritiva deveria se limitar a este específico perímetro. Porém, com o crescimento da frota veicular e contínuas mudanças que dizem respeito ao uso do solo, à expansão do centro e, conseqüentemente, o crescimento dos pontos de congestionamento, verificou-se que estes limites haviam sido significativamente ultrapassados. Diante desta evidência, as Operações Rodízio foram implementadas na Região Metropolitana de São Paulo, envolvendo os municípios de São Paulo, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo, Santo André, Diadema, Osasco, Guarulhos, Taboão da Serra, Ferraz de Vasconcelos e Mauá, nos quais se concentra a maior parte da frota metropolitana.

1.2. Justificativa Técnica

A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), a maior da América do Sul, tem população aproximada de 16 milhões de habitantes e sua frota de veículos automotores, com cerca de 5 milhões de veículos licenciados, representa 25% da frota total do País. Verifica-se também que a ocupação dessa mesma frota é baixa, com média de 1,5 passageiros/veículo, decorrente, sobretudo, da carência e precariedade do sistema de transporte público, acentuada pela tendência cada vez mais comum da opção pelo transporte individual.

O trânsito intenso gerado pelo excesso de veículos nas vias públicas e pela sub-utilização da capacidade do transporte particular, pro-

voca o saturamento do sistema viário, agrava os congestionamentos existentes e aumenta a emissão de poluentes de origem veicular. No centro expandido de São Paulo circulam diariamente cerca de 3 milhões de veículos, sem contar os que vem de outras localidades e que usam a Região apenas como rota de passagem.

Estudos da Universidade de São Paulo demonstram que a poluição do ar é responsável pelo aumento de 13% da mortalidade entre a população de 0 a 5 anos e com mais de 65 anos, em decorrência de doenças cardiorespiratórias. Entre 1990 e 1991, 36% das mortes de crianças, com até 5 anos, ocorreram em consequência de doenças respiratórias. Outros estudos indicam clara correlação entre picos de poluição do ar e o aumento de morbidade causada por doenças respiratórias, especialmente durante o período de maio a setembro, quando as condições de dispersão de poluentes na atmosfera são desfavoráveis.

Considerando os dados acima, o princípio da precaução e com o objetivo de promover a educação ambiental, prevenir ou reduzir situação de risco e ainda a preservação e a melhoria do meio ambiente e a manutenção da saúde pública, responsabilidade do Estado, conforme estabelece a Constituição do Estado de São Paulo, a Secretaria do Meio Ambiente desenvolveu, com a participação da coletividade, a Operação Rodízio.

Esta ação, planejada para retirar de circulação cerca de 20% da frota de veículos, busca, de modo preventivo, amenizar os efeitos meteorológicos sazonais que, durante o inverno, ampliam significativamente os níveis de poluição atmosférica e, conseqüentemente, a sua nocividade.

A restrição à circulação de veículos é a alternativa emergencial de mais baixo custo e de menor tempo de implantação que se dispõe para limitar o agravamento das condições ambientais, causado pela frota de veículos.

A Operação Rodízio basicamente consiste na restrição da circulação de veículos em determinados meses do ano, dias da semana e horários, através de uma escala de rodízio. É uma medida drástica de intervenção urbana, utilizada também em cidades como Atenas, Santiago do Chile, Cidade do México e, mais recentemente em Paris e Roma, para prevenir a ocorrência de episódios agudos de poluição.

Neste sentido, considerou-se essencial transmitir à população todas as informações que propiciem a plena compreensão das causas e efeitos da poluição do ar, a razão e a necessidade da restrição da circulação dos veículos e, ainda, a forma de sua operacionalização. Por isso, foi promovida a Campanha "Respira São Paulo", realizada em conjunto com a Operação Rodízio, para reforçar o caráter de educação ambiental e de exercício de cidadania dessa iniciativa governamental.

As ações de restrição à circulação de veículos automotores caracterizadas pela Operação Rodízio foram previstas no texto do Decreto Estadual nº 40.280, de 18 de agosto de 1995 e pelo Decreto Estadual nº 41.049, de 26 de julho de 1996, que regulamenta a Lei nº 9.358 de 13 de junho de 1996, a qual autorizou o Poder Executivo a Implantar o Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana de São Paulo. Quanto à Operação Rodízio de 1997, o instrumento legal foi a Lei nº 9.690, de 2 de junho de 1997, que autorizou a implantação do Programa de Restrição à Circulação de Veículos Automotores na Região Metropolitana da Grande São Paulo naquele ano e, ainda, em 1998, sendo regulamentada pelo Decreto nº 41.858 de 12 de junho de 1997, posteriormente alterado pelo Decreto nº 43.029 de 9 de abril de 1998.

A propósito, no capítulo 28 da Agenda 21, referente às iniciativas das autoridades no processo de estabelecer políticas e regulamentações ambientais locais, a restrição à circulação de veículos é citada como uma das ações passíveis de serem implementadas.

Campanhas, audiências públicas, workshops, seminários, distribuição massiva de folhetos etc., referente às medidas que visam restringir a circulação de carros, são imprescindíveis, neste tipo de ação pública, seja porque democraticamente se deve disseminar informações, seja porque se exige esforço individual de mudança de comportamento, destinado a uma causa coletiva. Complementando este esforço, foi necessário produzir considerável quantidade de informações, destinadas a subsidiar o planejamento e a operacionalização das ações.

Em consequência, as informações relacionadas com poluição do ar, efeitos na saúde, trânsito, energia e transportes, divulgadas intensamente, assimiladas pela população, resultaram num quadro favorável à implantação da "Operação Rodízio". Garantiram os objetivos a que se propunha, asseguraram o caráter compulsório e a relevância da multa inicial de R\$ 100,00 aos infratores, que passaram a pagar o dobro desse valor a cada reincidência. A aplicação da multa transformou-se em instrumento que induziu uma distribuição equitativa tanto dos benefícios como dos inconvenientes da restrição à circulação dos veículos.

As metas definidas pela Operação Rodízio, contempladas nas informações referidas foram as seguintes:

- Reduzir as emissões de monóxido de carbono, além de outros poluentes de origem veicular, principalmente na RMSP;
- Prevenir a ocorrência de episódios críticos de poluição do ar causada pela emissão de monóxido de carbono e reduzir as frequentes ultrapassagens do padrão legal deste poluente;
- Conscientizar a população sobre a gravidade do problema da poluição veicular em São Paulo e seus efeitos sobre a saúde humana;
- Educar o cidadão para a identificação das principais fontes de emissão de poluentes;
- Propiciar a participação da comunidade e o debate sobre aspectos cruciais do sistema urbano metropolitano, ressaltando a importância dos instrumentos de planejamento, de uso do solo, de energia, do sistema de transporte, saúde e meio ambiente;
- Preparar a sociedade para eventuais casos de emergência;
- Melhorar o trânsito regional e, conseqüentemente, controlar a poluição atmosférica e sonora;
- Promover mudanças de hábito, incorporadas pelos cidadãos e que se estendem para além do período de vigência do rodízio;
- Contribuir para a formulação de políticas públicas que possam contribuir para a melhoria da qualidade do ar.

2. ASPECTOS JURÍDICOS

Em 1998 o número de ações propostas contra a Operação Rodízio diminuiu sensivelmente em comparação ao ano anterior. A exemplo do ocorrido nos anos de 1996 e 1997, foram interpostos mandados de segurança visando liberar os impetrantes da restrição à circulação e da imposição das multas correspondentes.

De modo geral, mantiveram-se os mesmos argumentos utilizados anteriormente para contestar o rodízio. Pretendeu-se provar que o rodízio violaria o princípio da isonomia, o direito de propriedade, do livre exercício do trabalho e a liberdade de ir e vir e que o Estado estaria invadindo competência federal ao, supostamente, legislar sobre matéria de trânsito e editar lei com feição de "lei delegada".

Como preparação para eventuais discussões judiciais, no ano passado (1997), obteve-se parecer do jurista Doutor Miguel Reale, que após análise de todos aspectos jurídicos envolvidos, concluiu pela estrita constitucionalidade e legalidade do Programa, conforme lei nº 9.690/97. Naquele ano foram impetrados 262 mandados de segurança. O poder judiciário de São Paulo, com jurisprudência específica sobre o assunto, que já não apresentava novidade como no ano de 1996, indeferiu 244 liminares e deferiu apenas 17.

Em 1998, assim como nos anos anteriores, as argumentações não encontraram guarida no Poder Judiciário, que de forma quase unânime, rejeitou as teses expeditas. Foram impetrados apenas 50 mandados de segurança contra a Operação Rodízio, com duas liminares favoráveis e 48 desfavoráveis. Até o fechamento deste relatório, haviam sido julgadas improcedentes 18 ações, restando 32 mandados de segurança para serem julgados. Estes números indicam que o rodízio já é uma realidade consolidada, também do ponto de vista judicial.

3. MONITORAMENTO DA QUALIDADE DO AR

3.1 Rede Automática de Monitoramento

Desde 1981, a CETESB opera rede automática de monitoramento da qualidade do ar, composta por 25 estações fixas - 22 na RMSP e 3 em Cubatão. As estações da RMSP estão localizadas em: Parque D. Pedro II, Santana, Moóca, Cambuci, Ibirapuera, N. Sra do Ó, São Caetano do Sul, Congonhas, Lapa, Cerqueira César, Penha, Centro, Guarulhos,