



Deliberação CONSEMA 05/2012.
De 15 de fevereiro de 2012.
292ª Reunião Ordinária do Plenário do CONSEMA.

Acrescenta recomendações ao Plano de Controle da Poluição Veicular – PCPV.

O Conselho Estadual do Meio Ambiente – CONSEMA, no exercício de sua competência legal e atendendo ao que dispõe o Art. 2º da Deliberação CONSEMA 16/2011, **delibera**:

Artigo Único – Aprova as recomendações complementares ao Plano de Controle da Poluição Veicular – PCPV elaboradas pelo grupo de trabalho encarregado dessa tarefa e constantes do Anexo Único abaixo.

Bruno Covas
Secretário de Estado do Meio Ambiente
Presidente do CONSEMA

GSF

ANEXO ÚNICO: Contribuições do CONSEMA para integrar a seção “Recomendações” do Plano de Controle da Poluição Veicular – PCPV:

1. Com relação à recomendação “ii. Transporte não-motorizado” do Plano, em que pese a jurisdição sobre o trânsito e circulação viária ser exclusiva das administrações municipais, o Estado pode contribuir para crescimento e aprimoramento do transporte ativo, incentivando as administrações municipais para que implantem medidas de estímulo à circulação de pedestres e ciclistas. Dentre outras ações, deve conceber e implantar um Programa de Incentivo à Bicicleta – PROBICI, visando o incentivo ao uso seguro de bicicletas. Para tanto, são ações que devem estar contempladas nesse Programa:

- o Criação de uma equipe multidisciplinar exclusivamente dedicada à implantação e gestão do Programa, possivelmente sob a SMA;
- o Criação de um Comitê Gestor de composição intersecretarial e estabelecimento, quando necessário, de convênios de cooperação técnica



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

com outras pastas, como a Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano-SDM, a Secretaria de Gestão Pública-SGP, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos-STM e a Secretaria de Logística e Transportes-SLT dentre outras, bem como com as administrações municipais;

- o Desenvolvimento e implantação de programas de formação e capacitação de técnicos municipais e programas permanentes de educação da população, preferencialmente em conjunto com os municípios;
- o Criação de linhas de financiamento específicas para projetos e obras que se enquadrem nas diretrizes determinadas pelo PROBICI, com taxas incentivadas e, quando aplicável, com aportes não reembolsáveis para o desenvolvimento de planos e projetos;
- o Criação de um Fundo específico para suprir tais linhas de financiamento, composto prioritariamente por uma contribuição a ser recolhida anualmente para esta finalidade, de valor fixo (não proporcional ao valor do veículo), a ser acrescida ao IPVA de veículos leves¹ - automóveis, motos e utilitários leves - movidos a gasolina (não aplicável a veículos Flex ou a Álcool). O estabelecimento de um valor inicial em torno de 15 a 25 reais por veículo significaria uma arrecadação estimada de 80 milhões de reais anuais (considerada uma frota pagante de 4 milhões de automóveis e motos).

2. Com relação à recomendação “iii. Transporte público” do Plano, sugere-se o incentivo à integração intermodal por meio da instalação de bicicletários em todos os terminais de ônibus metropolitanos e estações de metrô e trens. A proposta pode ser articulada junto aos municípios por meio do Programa de Incentivo à Bicicleta – PROBICI, visando estender a medida aos sistemas municipais de transporte coletivo. Particularmente sobre o transporte de ônibus, a medida possibilitará que usuários percorram vias locais e coletoras por meio da bicicleta ao mesmo tempo em que possibilita o aumento da frequência dos ônibus no trajeto, liberando-os para trafegar preferencialmente em vias arteriais e de trânsito rápido.

3. Com relação à recomendação “iv. Transporte de carga” do Plano, sugere-se a revisão da incidência tributária para operação intermodal de modo a evitar a bitributação², inclusive por meio de uma gestão com outros Estados da Federação, se for o caso. Ainda, sugere-se a implantação de medidas de incentivo econômico, mediante a revisão das políticas de tributação, alíquotas, formas de recolhimento e outras, juntamente com outros instrumentos de estímulo à intermodalidade, ao transporte de carga por meio hidroviário ou ferroviário e à otimização da eficiência no transporte rodoviário por caminhões. Adicionalmente, implantar medidas de estímulo ao transporte dutoviário.

¹ A imposição de um valor fixo igual para automóveis e motos significa, propositalmente, um valor relativo muito mais elevado para os proprietários de motos, o que se justifica para a captura de parcela das externalidades geradas pelas motos, muito superiores às geradas por automóveis. A incidência exclusiva sobre veículos movidos a gasolina visa incentivar o uso do etanol hidratado como combustível, contribuindo assim para a redução das emissões de GEE, em conformidade com a PEMC.

² Sobre o tema, vide capítulo “Transportes”, disponível em www.fiesp.com.br/agencianoticias/2010/11/29/construbusiness2010_infraestrutura.pdf



4. Com relação à recomendação “vi. Desenvolvimento e aperfeiçoamento tecnológico” do Plano, sugere-se a definição de critérios para tornar obrigatória a instalação de sistema *retrofit* em veículos pesados a diesel produzidos antes da fase P7 do PROCONVE. O Estado deverá estabelecer programas para exigir a utilização exclusiva de veículos pesados com emissões de Material Particulado equivalentes à fase P7 em sua frota própria, das empresas vinculadas e dos serviços concedidos ou sob permissão, com especial atenção para as frotas de ônibus metropolitanos.

5. Regulamentação do controle das emissões evaporativas no âmbito das operações de transferência de combustível, visando a redução das emissões de COVs precursores do Ozônio. O PCPV não pode deixar de abordar o tema e um programa correspondente deve ser implementado prioritariamente, tendo em vista que o controle destas emissões tem plena viabilidade técnica. Além disso, os impactos à saúde são extremamente significativos, sendo verificada a saturação por O₃ em parcela importante do território estadual. O controle destas emissões também se justifica pelo fato de evidências científicas recentes apontarem o O₃ troposférico como sendo possivelmente o terceiro mais importante gás de efeito estufa, atrás apenas do CO₂ e CH₄.

6. Com relação à recomendação “vi. Renovação de frota”, sugere-se a adoção de programa de estímulo tributário e creditício para renovação da frota de veículos leves, focado nos microempresários individuais e nas micro e pequenas empresas. Os novos veículos deverão atender padrões restritivos de emissões e serem dotados exclusivamente de motores Flex ou a Etanol. Os estímulos deverão estar condicionados à destruição do veículo de tecnologia obsoleta, comprovada por certificado de destruição ou pela entrega do veículo ao Estado para sua posterior destruição e reciclagem. Da mesma forma, sugere-se a adoção de programa similar para a renovação da frota de veículos pesados a diesel, focada nos transportadores autônomos e nas pequenas e médias empresas, sempre vinculado ao sucateamento dos veículos antigos.

7. O incentivo à produção e comercialização de veículos com menor emissão de CO₂ por meio da desoneração, via IPVA e ICMS, conforme critérios a serem estabelecidos.

8. Tendo em vista os significativos impactos à saúde provocados por níveis elevados de ruídos, sugere-se a avaliação quanto aos limites de ruído nos programas de Inspeção e Manutenção, atendendo ao estabelecido na Resolução n. 418/09 do CONAMA. Quanto ao conforto interno, recomenda-se a fixação de padrões para os ruídos internos nos veículos, especialmente dos veículos das frotas próprias (administração direta e indireta) e de concessionárias e permissionárias de serviços públicos, com especial atenção para a frota de ônibus metropolitanos.

9. Estabelecimento de padrões mais restritivos de emissões, segurança e conforto aplicáveis às frotas de ônibus destinadas ao transporte de trabalhadores rurais e linhas suburbanas, proibindo a utilização de veículos em condições precárias nesses serviços.