



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

**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 leves<sup>1</sup> - 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 bitributação<sup>2</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Sobre o tema, vide capítulo “Transportes”, disponível em [www.fiesp.com.br/agencianoticias/2010/11/29/construbusiness2010\\_infraestrutura.pdf](http://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 O<sub>3</sub> em parcela importante do território estadual. O controle destas emissões também se justifica pelo fato de evidências científicas recentes apontarem o O<sub>3</sub> troposférico como sendo possivelmente o terceiro mais importante gás de efeito estufa, atrás apenas do CO<sub>2</sub> e CH<sub>4</sub>.

**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 CO<sub>2</sub> 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.