



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0318/13	DATA: 16/04/2013
INÍCIO: 14h25min	TÉRMINO: 16h18min	DURAÇÃO: 01h53min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 01h53min	PÁGINAS: 34	QUARTOS: 23

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO

RUDOLF DE NORONHA - Gerente de projetos da Gerência de Qualidade do Ar do Ministério do Meio Ambiente.  
DILSON DE ALMEIDA SOUZA - Assessor do Departamento Nacional de Trânsito — DENATRAN e representante do Ministério das Cidades.  
GUILHERME FRANCO NETTO - Diretor do Departamento de Vigilância em Saúde Ambiental e Saúde do Trabalhador do Ministério da Saúde.  
GILBERTO TANOS NATALINI - Vereador da Câmara Municipal de São Paulo.

SUMÁRIO: Debate sobre a implantação da inspeção veicular no Brasil.

OBSERVAÇÕES

Houve exibição de vídeo.  
Houve exibição de imagens.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Boa tarde amigos! É com prazer que recebemos todos aqui, expositores ou não, para discutir um assunto de extrema importância, que é a inspeção veicular como maneira de dirimir o impacto ambiental nas grandes cidades provocado pelo automóvel.

Penso eu que já é hora de termos uma posição crítica sobre esta coisa desbragada que se transformou a produção automobilística brasileira, sem nenhuma contrapartida. Inclusive, mata o trânsito brasileiro mais de 50 mil pessoas por ano.

Em São Paulo — nós temos uma tradição de lutar junto com o Vereador Gilberto Natalini, que está presente, vocês vão ouvi-lo —, mata de 10 a 12 pessoas, tanto a quantidade de enxofre no combustível, quanto as partículas em suspensão de toda maneira.

Nós temos aqui vários técnicos que levarão essa discussão em profundidade. Mas eu não poderia começar sem falar que nós estamos diante de um grande problema, que é a falta de uma política, de um pensamento sobre essa parte da nossa economia que virou carro-chefe, para ser redundante, sem medir qualquer consequência, desde o ar que respiramos ao trânsito que nos neurotiza, e também a insensatez dos boletos bancários para desovar a produção automobilística a qualquer preço e as sucessivas diminuições do IPI, causando grandes dificuldades para os munícipes, porque todos nós moramos no Município. O Fundo de Participação do Município, com essa brincadeira do IPI dos automóveis e da linha branca, já caiu em 20%.

Então, com a perspectiva do recuo em São Paulo da inspeção veicular e com o não cumprimento de uma instrução de 1999 ou 2009, não sei, nós estamos pensando seriamente em fazer um projeto de lei para que se torne obrigatória a inspeção veicular.

Tivemos uma reunião com os nossos amigos Eduardo e outros para começarmos a pensar no que fazer.

O requerimento pedindo esta audiência pública é de minha autoria.

Comunico a todos que o evento será transmitido, ao vivo, pela Internet e está sendo gravado pela *TV Câmara* para ser exibido posteriormente na programação da emissora.



Informo aos palestrantes, aos Parlamentares e demais presentes que esta Comissão promoverá um debate interativo nesta audiência pública por meio do portal e-Democracia.

Servidores aqui, companheiros que trabalham com a gente, estarão encarregados de fazer a moderação com os internautas, cujas perguntas serão respondidas pelos nossos convidados ou Parlamentares durante o debate.

Convido a tomar assento à Mesa o Sr. Rudolf de Noronha, Gerente de Projetos da Gerência de Qualidade do Ar do Ministério do Meio Ambiente, representante do Ministério do Meio Ambiente e do CONAMA — Conselho Nacional do Meio Ambiente; Sr. Dilson de Almeida Souza, Assessor do DENATRAN — Departamento Nacional de Trânsito, representante do Ministério das Cidades e do DENATRAN; Sr. Guilherme Franco Netto, Diretor do Departamento de Vigilância em Saúde Ambiental e Saúde do Trabalhador do Ministério da Saúde; Vereador Gilberto Tanos Natalini, querido amigo e correligionário.

Cada convidado terá 20 minutos para a sua exposição. Logo após as palestras nós abriremos o debate, tanto ao vivo quanto para os que solicitarem informações pela Internet.

Peço aos palestrantes que assinem a autorização para que a Câmara dos Deputados publique suas exposições e utilize suas imagens para a transmissão pela Internet e tal, conforme já disse.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, exibiremos um vídeo encaminhado pelo Sr. Eduardo Jorge, ex-Secretário Municipal do Verde e do Meio ambiente de São Paulo, que foi convidado para participar desta audiência, mas teve imensas dificuldades pessoais e profissionais inadiáveis.

Então, neste momento, vamos assistir ao vídeo.

*(Exibição de vídeo.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Vamos ouvir o Sr. Rudolf de Noronha.

**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - Trouxe uma apresentação também.

A boa notícia é que nós já temos o Código Brasileiro de Trânsito, que já obriga as inspeções no Brasil. Pena que não com o efeito que a gente gostaria. E nós temos hoje convicção, no Ministério do Meio Ambiente, da importância desse



tema. Vocês ouviram agora aqui alguns dos nossos parceiros da universidade, da academia, da indústria. Ou seja, a convicção de que essa é uma situação que está matando as pessoas nas grandes cidades brasileiras. As pessoas, de fato, morrem e adoecem no Brasil em função da poluição causada pelos veículos. Eu sou Gerente de Qualidade do Ministério do Meio Ambiente e Conselheiro do CONTRAN, como representante do Ministério do Meio Ambiente.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Com essas convicções, o que nós observamos, do ponto de vista de cronograma de legislação? Já nos anos 80, quando foi criado o PROCONVE, o nosso Programa de Controle de Emissões Veiculares — que, na minha opinião, é o maior programa ambiental deste País, com resultados absolutamente expressivos, nós divulgamos já o inventário de poluentes automotores no Brasil —, observamos com clareza os seus resultados e a melhoria das emissões no Brasil, fruto da melhoria dos combustíveis e da melhoria dos motores impostas pelo CONAMA à indústria brasileira, tanto automobilística como a de combustíveis. Então, nos anos 80 já era grave a situação da qualidade do ar nas nossas grandes cidades e foi, então, criado esse programa, o PROCONVE. Em 1986, veio a Resolução nº 18, que foi a primeira.

Na sequência, ainda nesse contexto em que se debruçou muito a área ambiental sobre a questão da qualidade do ar, foi editada a CONAMA nº 5, que criou o PRONAR, Programa Nacional de controle da Poluição do Ar. Na sequência, em 1993, veio a primeira resolução do CONAMA, que regulamentava um programa de inspeção veicular. Então, são 20 anos. E o resultado nesses 20 anos, em termos numéricos, foi muito ruim. Nós tivemos, na sequência, ainda nos anos 90, o início do programa no Estado do Rio de Janeiro. Há alguns anos, se não me engano, há 4, 5 anos, a Prefeitura de São Paulo iniciou o seu programa. E em nenhum das outras 25 Unidades da Federação houve o início dos programas.

Pois bem. Em 1997, veio a Lei nº 9.503, que instituiu o Código do Trânsito Brasileiro. Nós vamos ver adiante os artigos que especificam a obrigatoriedade — talvez o Dr. Dilson também venha a falar sobre isso mais à frente, como representante do DENATRAN. E o resultado, ao longo desses anos 90, do início dos anos 2000, foi muito ruim. Quando nós resolvemos, então, que era hora de dar uma



realinhada nessa realidade. Foi quando veio — o senhor já citou, não citou o nome — a Resolução nº 418, de 2009, feita por nós no CONAMA.

E o que veio trazer a Resolução nº 418? Ela realinou todos os comandos, trouxe as regras para o planejamento dos Estados, para os programas de inspeção e definiu os novos limites de emissão para os veículos em uso. Porque existem duas facetas no que diz respeito às emissões veiculares: uma, os limites para os veículos novos, limites impostos ao fabricante, ou seja, para sair da fábrica o máximo que um veículo pode emitir é tanto, que são as fases do PROCONVE — nós já estamos na sétima fase para veículos pesados, na sexta fase para veículos leves, na quarta, para motocicletas e estamos iniciando também o programa para máquinas agrícolas e rodoviários. Então, isso tudo voltado para o veículo novo. E como é que a gente garante que ao longo da sua vida esse veículo vai emitir de acordo com o seu projeto? Com os programas de inspeção e manutenção para os veículos em uso, que é a outra face, então, dessa complexa situação das emissões veiculares.

Como eu havia dito, está aqui o art. 104, do Código de Trânsito Brasileiro, que nos diz que *“os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de controle de emissão de gases poluentes e de ruídos, avaliados mediante inspeção, que será obrigatória, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN, para os itens de segurança, e pelo CONAMA, para emissão de gases, poluentes e ruídos”*.

Certamente, sobre a parte de segurança, o Dr. Dilson vai falar mais depois para nós. Eu me atenho, então, às emissões de gases poluentes e ruídos. Quer dizer, esse é um comando legal, em lei federal, e cabe aos dois Conselhos Nacionais a regulamentação.

Como eu falei, o CONAMA já teve uma experiência nos anos 90 e, agora, em 2009, veio a Resolução nº 418, com novas regras. Está aqui a 418, que basicamente tem três partes.

Eu queria deixar muito claro para os senhores, a diferença do PCPV, o Plano de Controle de Produção Veicular, e do Programa I/M, Programa de Inspeção e Manutenção.

O que o CONAMA regulamentou? Todos os Estados e o Distrito Federal têm que se planejar. Então, é obrigatório que todos façam o seu planejamento, o seu



PCPV, o seu plano, que tem uma parte de diagnóstico, que deve ser enriquecida com inventários, com suas redes de monitoramento, e uma parte de propostas. Nessa parte de propostas o ente estadual é que tem todas as condições, tendo em vista o conhecimento da sua realidade e o seu diagnóstico, de propor medidas, e, entre elas, um programa de inspeção e manutenção. Ou seja, o planejamento é obrigatório para todos, mas cada Estado define a existência de um programa de inspeção em seu território. Ele define a frota-alvo, a periodicidade, a forma institucional do arranjo que esse programa vai-se dar, com toda a autonomia, o que não seria possível ser diferente num País como o nosso com tanta diversidade.

Então, o CONAMA preserva a autonomia dos Estados no seu planejamento e na execução dos seus programas. Muitos perguntam por que a Prefeitura de São Paulo tem um programa próprio, já que esse é um comando para Governos Estaduais? Porque a lei diz que os Municípios com mais de 3 milhões de veículos podem ter programas de inspeção próprios. Por isso que o Município de São Paulo tem um programa específico. E só ele pode. Felizmente é o único Município no País com mais de 3 milhões de veículos. Ou seja, esse é um comando para os 26 Estados, o Distrito Federal e o Município de São Paulo. São 28 agentes públicos submetidos à Resolução nº 418.

Muito bem, a edição foi em 2009.

Esse aqui é um sumário da resolução. O Capítulo 2 fala sobre o plano, o PCPV, sobre planejamento, o Capítulo 3 fala do programa de inspeção em si e o Capítulo 4 sobre esses novos limites para os veículos em uso.

Vamos falar do PCPV, um instrumento de gestão da qualidade do ar, do PRONAR e do PROCONVE, que são os grandes programas federais, com o objetivo de se estabelecer regras de gestão e controle de emissão de poluentes e do consumo de combustíveis de veículos, deixando clara a importância do plano como um instrumento de gestão dos entes ambientais dos Estados.

Fica claro que esse PCPV tem que ser elaborado pelos órgãos ambientais estaduais. Aí, no caso, ouvidos os Municípios. Esse é um planejamento que envolve em geral grandes áreas metropolitanas conurbadas, então, tem que haver um arranjo institucional, e também com os Governos Municipais e do Distrito Federal, que sempre se iguala aos Estados. Eles deverão ter como base o inventário de



emissão de fontes móveis e, quando houver, o monitoramento da qualidade do ar. Em todo o Brasil há uma variedade muito grande de redes de monitoramento. Nós temos Estados com excelentes redes de monitoramento, temos Estados onde não nada em termos de monitoramento da qualidade do ar. Então, é muito variado também.

Aqui vem dizendo que, além do diagnóstico, ele deve propor, de forma clara e objetiva, as alternativas de ações de gestão, incluindo um programa de inspeção e manutenção. Ou seja, a partir do momento que no seu planejamento o órgão ambiental decide que o programa de inspeção é necessário, ele passa a ser uma obrigação.

O CONAMA não impôs a todos os Estados um programa de inspeção, ele impôs o planejamento. E o Estado, quando planeja e diz que é necessário, aí sim é uma obrigação dele. E, felizmente, a gente vai ver mais adiante no quadro, a maioria dos Estados indica a necessidade de um programa de inspeção veicular.

E a gente, conversando muito com as Secretarias Estaduais, sempre diz, mesmo em Estados onde a frota é muito reduzida — nós temos Estados com menos de 200 mil veículos —, que, no mínimo, para os veículos a *diesel* nas capitais — estou falando aqui de Roraima, Amapá, Acre — Estados que têm frotas com menos de 200 mil habitantes. Obviamente, são necessidades diferentes de São Paulo, Rio de Janeiro, Distrito Federal, Rio Grande do Sul, Paraná. Mas um programa para veículos a *diesel* nas capitais, para ônibus urbano que seja é necessário, no mínimo, em uma cidade de médio porte.

Bom, na época, em 2009, o que se determinou no CONAMA? Que os Estados teriam então 1 ano para o seu planejamento e 1 ano e meio para a implantação dos programas de inspeção, quando apontados como necessários. Depois, houve breve alteração dessas datas e se fixou 1 ano e meio para o planejamento e 1 ano para a execução dos programas, o que não alterava o resultado final.

E a nossa experiência, nesse período todo, desde 2009, foi de enorme sucesso em termos de planejamento e enorme dificuldade em termos de execução. Praticamente todos os Estados elaboraram os seus PCPVs. Isso foi um processo extremamente positivo. Criaram-se, dentro das administrações das Secretarias



Ambientais, áreas específicas de qualidade do ar para se pensar nessa questão, para se elaborar esses diagnósticos, Houve maior aproximação dos órgãos ambientais e de trânsito, dos DETRANs com as Secretarias Estaduais de Meio Ambiente. Então, o processo de planejamento foi muito importante.

Diversos Estados se debruçaram sobre os seus inventários. Isso introduziu em muitos Estados a questão da qualidade do ar de uma forma mais enfática.

Aqui são alguns detalhes da resolução.

O PCPV deve ser revisto no mínimo a cada 3 anos.

Aqui entramos na parte da regulamentação de inspeção, do programa I/M, de inspeção e manutenção. Por que esse nome? Porque o objetivo em si do programa não é a inspeção, é levar o proprietário de veículo à manutenção daquele veículo. Por isso, internacionalmente é usado esse nome de Programa de Inspeção e Manutenção. O nosso verdadeiro objetivo é a manutenção que, infelizmente, tem que ser induzida. A gente observa, pelos resultados dos programas no Brasil, que realmente a quantidade de veículos reprovada é grande e que, se não houver essa indução do Poder Público para que haja a manutenção correta, isso de fato não acontece.

Estão aqui os prazos de que já falei.

Eu queria mostrar para vocês, rapidamente, o primeiro mapa.

A Resolução nº 418 dizia o quê? Que os Estados deviam se planejar e enviar aos seus conselhos estaduais o PCPV. Não havia nenhum tipo de comando de que o Ministério do Meio Ambiente deveria ser consultado ou que deveríamos ou não aprovar algo.

Então, não há um mecanismo automático de que nós tenhamos conhecimento do que está sendo feito no País. Mas nós colocamos a equipe em campo para fazer um levantamento do que está acontecendo por aí, e o resultado foi este: os que estão em amarelo, o Amapá, o Pará e Rondônia, não é que não tenham feito, mas nós não conseguimos apurar se foi feito, e, em todos os demais, o PCPV foi realizado, inclusive São Paulo, sempre o Estado e o Município. Como o Município de São Paulo e o Estado do Rio já tinham o Programa I/M, eles obviamente não tinham que fazer um plano novo, eles já estavam com programa em execução, mas mesmo assim houve um PCPV novo feito em ambos. Inclusive, na Prefeitura de São





Paulo foi feita uma parceria entre a Secretaria de Trânsito e a Secretaria do Verde e do Meio Ambiente.

Esta é a frota brasileira de veículos. Só para demonstrar que esses três Estados, dos quais não obtivemos informação, não chegam a 3% da frota brasileira. Ou seja, a gente tem aí noventa e tantos por cento da frota brasileira em Unidades da Federação que fizeram o seu planejamento de controle de poluição veicular. Aqui, no gráfico, a gente vê um pouco a proporção de veículos pelo Brasil. Isso reflete, em parte, a população, em parte, a atividade econômica: 51% na Região Sudeste; 20% na Região Sul; 15% no Nordeste; 9% no Centro-Oeste e 4,5% na Região Norte. Dá um pouquinho a dimensão da diferença também de necessidades de programas dessa natureza entre todos os nossos Estados, que são necessidades muito diferentes.

Aqui, a mesma coisa. Vejam: Rondônia com 597 mil veículos; o Amapá, que tem a menor frota do País, com 122; o Pará com 1 milhão. E são Estados que a gente não tem conhecimento da elaboração do PCPV.

Desse grupo que nós tivemos informações, os únicos dois Estados que não foram taxativos de que haverá um programa de inspeção foram Bahia e Pernambuco. Mas eles não dizem que não haverá, dizem que são necessários estudos mais aprofundados para que se determine a necessidade de um programa de inspeção veicular. Só nesses dois. Nos demais, nós damos alguns exemplos de respostas que nós obtivemos. E vejam que é sempre uma resposta muito definitiva da execução de um programa de inspeção, e são muitos diferentes. Alguns dizem que vai haver na capital, outros que são programas universais, outros que vão começar com veículos a *diesel*, outros com veículos mais antigos, porque faz parte um pouco da competência de cada Unidade da Federação em determinar o conteúdo do seu próximo programa.

Aqui, alguns exemplos do Nordeste, do que nos foi respondido, não é? Por exemplo, aqui, no Ceará, a Secretaria de Ambiente e o DETRAN planejam ações para implantação, Alagoas diz que não possui o programa, mas está promovendo o mês para realizar inventários. Sempre há uma preocupação em documentar melhor a questão da qualidade do ar no Estado para que haja a proposta de um programa bem embasado.



No Conselho Nacional de Meio Ambiente, houve uma preocupação muito grande dos conselheiros de que se criassem programas caça-níqueis que, com um mero caráter de se arrecadar uma taxa, se propusessem programas em áreas que não fossem necessários.

Cabe aqui um breve comentário.

A inspeção de segurança, quando vier, tem que ser universal. O veículo com programa de segurança mata na zona rural e mata na principal avenida da grande cidade. A inspeção ambiental, a de emissões, não. Você pode ter uma visão de prioridades de áreas e, obviamente, deve-se começar o programa nas áreas com maior concentração de veículos e com mais poluição. Ou seja, a de segurança é natural que venha como uma inspeção para todos os veículos, a inspeção ambiental é natural que seja priorizada nas áreas onde realmente há um comprometimento maior da qualidade do ar.

Então, no Conselho, havia essa preocupação.

Por isso, exigiu-se que, nos planos, houvesse um diagnóstico da qualidade do ar de cada região que justificasse a existência de um programa com bases técnicas e científicas da necessidade real de melhoria da qualidade do ar em função das questões ambientais e de saúde humana.

No próximo, seguem os dados da Região Centro-Oeste. No outro, da Região Sudeste.

A Região Sudeste, como nós vimos, tem mais da metade da frota brasileira. E, felizmente, nas duas grandes metrópoles, há programas: no Rio de Janeiro e em São Paulo. A nossa expectativa é muito grande em cima de outros núcleos urbanos, como de Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador, Recife, Fortaleza, Brasília, Belém, Curitiba, ou seja, onde há essa grande concentração.

Aqui é um pouco do que detectamos de frota alvo nesse planejamento todo que nós encontramos. Na maioria deles há uma perspectiva de que toda a frota do Estado seria alvo do programa; no Distrito Federal, em Minas Gerais e no Espírito Santo, uma indicação de priorização de veículos a diesel; e no Acre, no Maranhão, no Piauí e no Estado de São Paulo, não há no PCPV uma definição da frota que seria o alvo do programa. Os demais são programas universais.



As recomendações que a gente tem encontrado mais amiúde nos planejamentos dos Estados são estas: instalar e ampliar a rede de monitoramento, ou seja, uma preocupação com um diagnóstico mais bem feito; elaboração dos inventários também com o mesmo intuito; firmar convênios com o DETRAN, objetivando os programas de IM.

Esta relação órgão ambiental e órgão de trânsito é muitas vezes a grande chave da questão. Esse arranjo institucional é importantíssimo, pode ser muito variado.

No Estado do Rio, por exemplo, é o DETRAN que executa o programa, sob a coordenação do órgão ambiental. Na Prefeitura de São Paulo foi feita a contratação de uma empresa, sob a supervisão do órgão ambiental. Enfim, são os dois únicos casos concretos que a gente tem, mas há uma grande variedade de possibilidades de arranjos institucionais.

A gente tem reparado que realmente tem sido mais difícil concretizar esses arranjos entre órgãos de trânsito e órgãos ambientais. Também se prevê o desestímulo ao uso de veículos mais antigos, a implementação de ciclovias e corredores exclusivos, a criação de campanhas de conscientização, porque o PCPV não é só IM. Ele tem que ter todas essas outras medidas que prevejam a melhoria da qualidade do ar.

E em áreas onde já existem programas de IM se falou muito também na melhor adequação dos postos de inspeção; em auditorias dos programas de IM, sejam eles executados pelo DETRAN, sejam por uma empresa; maior necessidade de que o órgão ambiental tome conhecimento do que tem sido gerado ali e também programas de restrição ao trânsito de veículos automotores.

Isso, Deputado, é um pouco do diagnóstico. Depois teremos o debate, e aí a gente fala um pouco mais.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Muito obrigado, Sr. Rudolf de Noronha.

Quero lembrar aos presentes e aos internautas que, ao cabo de todas as explicações, abriremos para perguntas.



Vamos imediatamente passar a palavra para o Sr. Dilson de Almeida Souza, assessor do DENATRAN e representante do Ministério das Cidades.

Com a palavra o Sr. Dilson de Almeida Souza.

**O SR. DILSON DE ALMEIDA SOUZA** - Obrigado, Sr. Presidente, Deputado Penna, a quem saúdo, assim como todos os membros da Mesa e todos os presentes, Parlamentares e visitantes.

Nós temos uma longa experiência em gestão do trânsito, com cerca de 52 anos. Nesse período, eu tive oportunidade de dirigir o órgão executivo de trânsito do Distrito Federal, o DETRAN do Distrito Federal, que é um DETRAN *sui generis*. Ele é completo. Ele é Município e é Estado, então, ele tem as competências do Município e do Estado no atual código.

No antigo Código Nacional de Trânsito, que vigeu até 1997, não havia competência municipal. Era só a competência estadual e a da União. Mas havia lá alguma coisa que falava não em inspeção, mas em vistoria. E era comum os DETRANs, ao licenciarem anualmente os veículos, fazerem uma vistoria. Era uma vistoria visual, que observava os equipamentos obrigatórios, a parte de iluminação e a parte de identificação do veículo, a documentação, e aí dava o licenciamento, desde que a pessoa pagasse os impostos, as multas que houvesse e o seguro obrigatório. Isso vigeu até 1997.

Em 1997, foi então editada a Lei nº 9.503, que é o Código de Trânsito Brasileiro. Ficou com nome diferente justamente para diferenciar. Eu tive a honra, a felicidade de participar da Comissão Executiva, no Ministério da Justiça, porque a essa época eu era Diretor do DETRAN-DF e Presidente da Associação dos DETRANs do Brasil. Eu fui, não por mérito nem por conhecimento extraordinário — à época eu era representativo dos DETRANs — representar os DETRANs na comissão que elaborou o anteprojeto do Código de Trânsito Brasileiro. Hoje eu vejo com bastante alegria que muitas das coisas que nós propusemos àquela comissão foram perpetuadas no Código e aceitas pelo Congresso Nacional.

Esse projeto tramitou nesta Casa durante 5 anos. Nós participamos dessa tramitação dia a dia com os Deputados, com os Senadores. Ele não é um código perfeito, mas talvez seja um dos melhores do mundo.



Eu ouvi, certa vez, de uma comissão do Japão que veio aqui nos visitar que se poderia dizer que a lei brasileira era quase perfeita, muito boa. Era o Ministro do Transporte e Trânsito do Japão, acompanhado de uma delegação de técnicos muito experientes de lá que vieram nos visitar. Note-se que no Japão a mortalidade e a acidentalidade de trânsito é quase zero, é menor que uma vítima anual por 10 mil veículos por ano. Nós aqui, naquela época, em 1991, 1992, tínhamos 16 mortos por 10 mil veículos por ano. Então, é uma distância muito grande. E ele disse que a nossa lei era muito boa, e não era a atual, o Código de Trânsito Brasileiro, mas o Código Nacional de Trânsito, a antiga lei, que não previa a inspeção e sim a vistoria, que era superficial. E esse Ministro disse assim: *“A lei é muito boa, mas”* — aí ele fez observação — *“eu observo que o brasileiro não cumpre a lei”*. E aquilo me calou fundo. Eu fiquei até constrangido diante dele, porque ele estava registrando um defeito, uma falha de caráter nossa de não cumprir a lei, de ser desobediente por natureza, e por isso aconteciam os acidentes.

Passou, eu registrei o fato, mas aí tive a iniciativa de fazer uma pesquisa, de procurar saber qual era a causa dos acidentes. Mas como eu iria fazer essa pesquisa? Reuni lá alguns técnicos e chegamos à conclusão de que a melhor maneira de nós fazermos essa pesquisa era através dos laudos periciais dos acidentes com vítima fatal, porque era uma amostra representativa da maior gravidade, e isso nos interessava. E essa pesquisa foi feita durante quase 2 anos. São milhares de laudos periciais. Nós pegamos um período grande, de 1960 a 1990, todos os laudos periciais — o universo, não era amostragem — de acidentes com vítima fatal no Distrito Federal e chegamos a um resultado simples: 90% dos acidentes eram causados por falha humana; 5% por falhas na via ou na sinalização e 5% por falhas no veículo. E isso ficou também gravado claramente para mim. Mas a nossa vivência nos induziu a ver o que os outros países estavam fazendo.

Fomos à Europa. Fizemos uma visita a quase todos os órgãos de trânsito da Europa, mas nos apegamos muito na Inglaterra, na França, na Espanha, na Alemanha e em Portugal. Surpreendeu-nos o cuidado que Portugal, país dos nossos ancestrais, tinha na inspeção veicular, com estações modernas, eficientes, e examinavam 100% da frota todos os anos. Mas a Alemanha foi quem nos deu as grandes informações. A Alemanha, assim que instituiu a inspeção veicular pela



empresa TÜV, que é de economia mista, reduziu quase de imediato 45% da incidência de acidentalidade no trânsito. Os outros países ficaram entre 25% e 30%, menos um pouco que a Alemanha.

Hoje, nós temos inspeção veicular de excelência, por exemplo, na Colômbia, que é um sistema israelense. Muitos países da América Latina já instituíram a inspeção veicular, e nós não tínhamos. E eu, como diretor do DETRAN-DF, disse: *“Ora, eu vou fazer essa inspeção aqui, agora, porque o Código está me dando possibilidade de vistoriar; eu vou vistoriar inspecionando”*. Mas o Governo e o DETRAN não têm possibilidade de organizar e estruturar essa... Eu tenho que credenciar empresas para fazer isso. Então, fizemos um projeto e colocamos isso para tramitar no Governo. E a parte jurídica do Governo, a Procuradoria, consignou que o Distrito Federal não tinha competência para instituir isso, porque a vistoria era para conferir os equipamentos obrigatórios e a identidade do veículo, mas não podia impedir que o proprietário circulasse com o veículo porque estava com uma lâmpada queimada, porque isso é... *“Não, não pode, tem que ser da União”*.

Então, o que eu fiz? Eu peguei toda aquela coleta que nós tínhamos feito na Europa, e alguns técnicos nossos foram aos Estados Unidos, outros foram ao Japão, reuni toda aquela documentação e entreguei ao DENATRAN. Isso foi nos anos de 1992, 1993. Mas demorou um pouco. Em 1995, o DENATRAN propôs ao CONTRAN a famosa Resolução nº 809, que instituía a inspeção veicular, com todos os itens de segurança, pormenorizados, com nota, com tudo, uma resolução maravilhosa, que era o espelho do que se fazia na Europa, talvez não tão perfeito, mas um reflexo daquilo que se fazia na área mais desenvolvida do mundo, onde a incidência de acidentalidade era bem reduzida, e a nossa ainda estava bem alta.

Isso foi um acontecimento, e os DETRANs então começaram a licitar a participação de empresas para executar aquela inspeção. Bahia, Paraná e São Paulo fizeram, mas não conseguiram, porque foi uma guerra de recursos judiciais de empresas internacionais, empresas brasileiras. Aquilo gerou um mal-estar muito grande, porque discutiam quem é que iria fazer, se era a União, se era o Estado, quem é que tinha direito, quem é que tinha dever, não existia uma lei que regulasse. Então resolveram, já no ano de 1998, no início da vigência do novo Código de Trânsito Brasileiro... Eu, como membro da Comissão que propôs o anteprojeto,



defendi a inspeção, e ali, com a minha proposta, foi criado o artigo a que o Dr. Rudolf já se referiu, o art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro, que obriga a inspeção veicular na periodicidade, nas condições que o CONTRAN e o CONAMA fixarem.

O CONAMA saiu na frente, fez, e está aí funcionando, embora não universal. Há de se entender, as explicações dadas aqui foram perfeitas. Não há imposição aos Estados e aos Municípios, só quando houver a necessidade de inspeção ambiental. Mas a inspeção de segurança, não.

O carro que roda no Distrito Federal, em São Paulo ou no Rio de Janeiro tem a liberdade de rodar no Brasil inteiro, e ele vai matando gente por aí afora. Cinquenta mil mortes por ano, no Brasil, é um número por baixo. A FENASEG registra indenizações em número maior, embora se saiba que ela paga sinistros ocorridos em anos anteriores também, mas isso é mínimo. O número da FENASEG é maior que o número do Ministério da Saúde, que é maior que o número do DENATRAN. Por quê? Porque o número do DENATRAN registra os acidentes com mortes no local. O número da Saúde registra os óbitos em cartório, que foram causados por acidentes de trânsito até 30 dias após o acidente — é um pouco maior que o do DENATRAN. E a FENASEG registra um número maior ainda, porque ela paga as indenizações. Então, 50 mil é um número por baixo, é mais do que isso. Mas é terrível.

O IPEA, há poucos anos, em 1993 ou 1994, se não me engano, fez uma pesquisa sobre o custo dos acidentes. A preço de hoje, o Brasil despende por volta de 30 bilhões de reais por ano. O nosso País despende 30 bilhões de reais por ano em acidentes de trânsito. Alguma coisa nós temos que fazer. Eu vivo pensando nisso dia e noite, eu sonho com isso. Já faz 52 anos que eu vivo o trânsito 24 horas por dia. Eu fui Presidente do Conselho de Trânsito do Distrito Federal, fui Diretor do DETRAN do Distrito Federal, fui membro da Comissão que elaborou este código que está aí. Estou no DENATRAN há 8 anos, já participei antes de várias câmaras temáticas do CONTRAN: câmaras de educação, câmaras de habilitação, câmaras de esforço legal. Isso está no meu sangue, está na minha massa. Eu me preocupo com essa situação. A cada dia, eu descubro uma coisa nova que tem que ser



resolvida, que tem que ser equacionada, para se buscar uma solução. Mas a gente não consegue fazer tudo o que deseja, nem na nossa vida pessoal isso acontece.

Essa história nos leva àquela pesquisa dos 90%. Diziam-me o seguinte: 45% correspondiam à falta de atenção, e os outros 45% estavam divididos entre 20% e 25%, entre desobediência e erro. Eu disse: está aí a solução para o problema. Falta de atenção, desobediência e erro correspondem a 90% dos acidentes. Mas o que é falta de atenção, desobediência e erro? É falta de educação, certamente. Se eu der educação cidadã a todos — pedestres, passageiros, condutores —, esse negócio vai melhorar.

Então, eu fui para a Comissão do Código com essa ideia, e nela criamos algo novo. O Código, hoje, tem um capítulo sobre educação de trânsito, coisa que o Código anterior não tinha. Propusemos isso ao Congresso Nacional, e a matéria ficou nesta Casa por cinco anos sendo discutida, e ficou lá o capítulo da educação no trânsito. Está no Código, como está no Código a preferência da rotatória, como estão no Código tantas outras coisas, inclusive a inspeção veicular, todas propostas nossas.

Durante esses 5 anos, nós estivemos aqui dia a dia, junto aos Deputados, aos Relatores, aos Senadores; depois, na Câmara, novamente, porque voltou do Senado para a Câmara com algumas emendas, até que a lei foi sancionada. E está aí, já com 17 alterações — 17 leis já alteraram a Lei nº 9.503, a Lei do Código de Trânsito Brasileiro, de 1998 para cá, ou seja, são 13 anos.

Sras. e Srs. Deputados, Deputado Penna, eu não preparei uma exposição belíssima como fez o Dr. Rudolf, porque não tive tempo hábil. Eu fui tomado de surpresa pelo meu diretor, Dr. Antônio Portela, que está com outro compromisso. Ele é que viria. Mas ele também está há pouco tempo na direção do DENATRAN e achou que eu poderia trazer mais informações.

Eu me coloco à disposição deste plenário e da Mesa para debater o assunto. Houve um recuo do sistema trânsito com a revogação da Resolução nº 809, de 1995. Isso foi em 1998. Ela durou três anos. Não conseguiram aplicá-la, implantá-la. Resolveu-se, numa decisão de Governo, que seria feita uma lei, um projeto de lei, que é o de nº 5.979, de 2001. Está aqui. Se o senhor não o conhecia, ele está, segundo me dizem, pronto para ser votado em plenário. Ele trata da inspeção





veicular, incluindo a inspeção do meio ambiente. Isso está engavetado. Por quem eu não sei. Há uma guerra a ser enfrentada.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Não é difícil de a gente descobrir.

**O SR. DILSON DE ALMEIDA SOUZA** - Eu fico à disposição para o debate.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Muito obrigado, Dr. Dilson.

Como o tempo é o senhor de tudo, vamos passar a palavra ao nosso amigo Guilherme Franco Netto, Diretor do Departamento de Vigilância em Saúde Ambiental e Saúde do Trabalhador do Ministério da Saúde.

**O SR. GUILHERME FRANCO NETTO** - Obrigado. Em nome do Deputado Penna, eu gostaria de agradecer pelo convite feito ao Ministro Padilha e poder estar colaborando e participando desta audiência. Na sua ausência, fui designado para representá-lo.

Não é a primeira vez que o tema é tratado aqui no Congresso. Já tivemos oportunidade de estar outras vezes aqui. Vou poupar um pouco os senhores de contar uma história que na verdade se assemelharia muito ao que os expositores que me antecederam fizeram, tendo em vista que, como temos um alinhamento muito estratégico no âmbito do Conselho Nacional de Meio Ambiente, o que o Ministério da Saúde faz é colaborar para que a política de meio ambiente, particularmente na questão da qualidade do ar, possa ser levada a termo, de acordo com os interesses para a saúde da população.

Eu trouxe um breve texto, em que eu trago as ideias centrais que o Ministério da Saúde entende, enquanto vinculadas à inspeção veicular, e gostaria de deixar uma mensagem-chave do ponto de vista de saúde para o Congresso, para a sociedade brasileira e todos nós.

Essa geração tem a obrigação de mudar o paradigma de orientação sobre como estamos fazendo a mobilidade pública neste País. Se mantivermos os padrões colocados, vamos enxugar gelo e jogar dinheiro fora, não só em termos de violência como também do ponto de vista de qualidade de meio ambiente e de saúde. A carga poluente que estamos jogando do ponto de vista da curva ascensional no nosso País não tem precedente. Não adianta melhorar a qualidade dos automóveis se, de um, a gente substitui dez, se, de algumas motocicletas, a gente substitui algumas centenas. Isso é uma regra quase básica, é o que o professor Saldiva vem



demonstrando nas suas pesquisas pioneiras em São Paulo. Não precisamos ir muito além do óbvio para poder constatar essa situação.

Então, temos que ter claro que cabe a essa geração apontar um caminho diferenciado, uma matriz de transporte que seja efetivamente a favor da qualidade de vida da nossa população, porque o que nós temos, sinceramente, senhores, não é. Pode ser carro muito bonito, pode ser carro do ano, com quantas válvulas for, mas nada disso vai atender as nossas necessidades, e não são esses modelos alternativos, muito mais de arremedo, que vão conseguir dar conta da nossa necessidade. Precisamos de transporte público massivo neste País, não só em Brasília, grosso modo. Temos capacidade de investimento para isso hoje no País. É uma questão de tomada de decisão, porque, senão, obviamente, os interesses menores vão prevalecer e não chegaremos a termo, de maneira nenhuma, nessa questão.

Do ponto de vista da inspeção veicular, nós entendemos que ela é, por si só, um programa de saúde pública, pois ela trata de uma medida que visa minimizar as emissões de poluentes pelos veículos, buscando estimular seus proprietários e os seus produtores a fazerem a manutenção adequada e a manterem as emissões de seus veículos dentro dos padrões recomendados pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente, o nosso CONAMA.

A inspeção é uma ação importante no controle da emissão de poluentes, visto que as emissões causadas por veículos possuem diversas substâncias tóxicas como, por exemplo, material particulado, monóxido de carbono e hidrocarbonetos que, em contato com o sistema respiratório, podem produzir vários efeitos negativos sobre a saúde — efeitos neurológicos, periféricos e centrais; irritação nos olhos, no nariz e na pele, nos aparelhos respiratório e cardiovascular; aumento da incidência de câncer, dentre outras coisas.

Dessa forma, a concentração de poluentes atmosféricos está relacionada ao aumento de admissões hospitalares — a primeira grande causa de internação hospitalar no nosso País são as doenças respiratórias — e à mortalidade por doenças respiratórias e cardiovasculares.



Crianças, idosos e indivíduos doentes são as principais vítimas. No entanto, mesmo as pessoas que não se enquadram nesse perfil, sofrem dos efeitos da poluição, inclusive as grávidas.

Por meio de seus instrumentos de identificação de Municípios de risco, a vigilância em saúde de populações expostas a poluentes atmosféricos possibilita a coleta de informações da frota veicular municipal, bem como os dados de morbimortalidade das doenças respiratórias. Assim, é possível os gestores dos diferentes Entes da Federação analisarem os dados, utilizando técnicas de análise de séries temporais, o que facilita a tomada de decisão.

Alguns estudos, feitos em São Paulo e Rio de Janeiro, encontram associações estatisticamente significantes entre aumento nos níveis de poluentes atmosféricos e aumento na mortalidade e nas hospitalizações por causas respiratórias e cardiovasculares em crianças e idosos, mesmo após ajuste por tendência de longo prazo, sazonalidade, dia da semana, feriado, temperatura e umidade. Conclui-se que o nível de poluição vivenciado nessas cidades é suficiente para causar agravos à saúde da população.

Essas análises representam uma ferramenta muito importante para o cálculo do custo ao SUS, uma vez que, a partir dos dados de internação por doenças respiratórias e duração média da internação hospitalar em dias, é possível valorar o custo ocasionado pela ocorrência desses agravos.

Já existem estudos feitos. Não são pesquisas acadêmicas, mas com base nas informações do Sistema Único de Saúde.

No entanto, medidas articuladas entre os diversos setores que gerenciam a vida urbana nas metrópoles são fundamentais para buscar a melhoria da qualidade do ar e, conseqüentemente, da saúde da população nessas cidades.

A política nacional do setor saúde, voltada para contaminantes químicos ambientais, busca atuar de forma preventiva no sentido de evitar a exposição da população a esses contaminantes. No caso específico da poluição atmosférica por veículos automotivos, toda a bacia atmosférica das regiões metropolitanas é afetada, não sendo viável evitar a exposição da população aos contaminantes, cabendo assim apoiar ações que reduzam e evitem as emissões da frota de veículos de modo a se chegar a uma boa qualidade do ar ambiente.



E assim seguimos a nossa colaboração com a qualidade do meio ambiente em nosso País.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Muito obrigado, Sr. Guilherme Franco Netto. Quando tiver oportunidade, agradeça a atenção ao Ministro Padilha, que é militante, inclusive, da causa indígena.

Quero passar a palavra ao meu colega Vereador de São Paulo, médico competente, ambientalista do Partido Verde, Gilberto Natalini.

**O SR. GILBERTO TANOS NATALINI** - Boa tarde a todos e a todas. Cumprimento o Presidente Penna, Presidente desta Comissão, amigo nosso de muitos anos, e na sua pessoa cumprimento os demais debatedores e os que estão aqui presentes nesta audiência importante da Comissão de Meio Ambiente da Câmara Federal.

Nós sabemos, e foi dito aqui por alguém que me antecedeu, que o ideal para o transporte nas nossas cidades — particularmente nas grandes cidades, mas em todas as cidades — é o transporte público; se possível, transporte público sobre trilhos, que é o menos poluente, o menos agressivo, o mais rápido, o mais confortável, particularmente, nas metrópoles maiores do País. Por outro lado, sabemos que a realidade que nós temos, concreta, no Brasil hoje é bem diferente disso que foi propugnado aqui de forma tão brilhante e tão certa.

Em São Paulo temos, e nós não sabemos muito bem exatamente quanto, uns falam 600, outros falam 800, outros falam 500 carros novos emplacados por dia — por dia! Então, as ruas são as mesmas... Quer dizer, quando tem um puxadinho de um viaduto, abre-se uma avenida, tapa-se um... Hoje não se faz mais isso, mas tapava-se um córrego, botava asfalto por cima. Mas não dá para correr contra essa avalanche de carros.

Nós sabemos também que a poluição do ar na cidade — e vou falar aqui de São Paulo porque é lá que eu vivo, é lá que eu milito — é quase que absolutamente provocada pelo cano de escapamento dos carros; a poluição do ar e a emissão dos gases do efeito estufa, que hoje é um assunto de relevante importância para aqueles que pensam as questões ambientais, não só a respeito da saúde humana, mas a



respeito da saúde do planeta, também está bastante abalada com essa explosão de emissão de CO<sub>2</sub> etc.

Em São Paulo 75% dos gases do efeito estufa emitidos lá são dos canos dos escapamentos dos carros; 25% era do lixo dos aterros sanitários que foram transformados em usinas de eletricidade aproveitando o metano e foi eliminada essa quantidade de metano. Ela ia para o ar, e ficou agora sob responsabilidade exclusiva dos canos dos escapamentos dos carros.

Mas, nós que vivemos ali — e eu sou médico, militante, atuo como médico, atendo paciente — vemos o impacto. Não é preciso ser cientista para ver o impacto da poluição na saúde humana. No ano retrasado, houve 120 dias de estiagem em São Paulo, mais ou menos, e ficou insuportável; as pessoas queriam ir embora da cidade. Todos os sintomas imagináveis que a poluição causa no organismo humano começaram a afetar...

Todo ano, no inverno, repete-se essa situação de poluição. E existe a parte visível da poluição, aquela que a gente sente, como a irritação dos olhos e da garganta, tosse, etc., mas existe também a parte que não se verifica a olho nu, que é exatamente a intoxicação do aparelho cardiorrespiratório, que causa um adoecimento, que muitas vezes não é relacionado com o ar poluído, e acaba causando mortes.

O médico Paulo Saldiva, que falou no vídeo, fez um estudo a respeito do número de infartos nos hospitais públicos nos dias de maior nível de poluição na cidade. O número que ele conseguiu foi o dobro de infartados. São os números que dizem, com base na *causa mortis*. Era a CETESB medindo a poluição da cidade e ele cruzando os dados. Ele disse que o número estimado de mortes na Grande São Paulo chega a 7 mil e, na Capital, 4 mil mortes por causa da poluição.

Dentro desse contexto, Sr. Presidente, colegas presentes, é que veio a proposta da inspeção veicular no Município de São Paulo, que desde o começo foi muito polêmica, complexa e difícil de ser implantada, porque era uma tarefa a mais tanto para o poder público, como para o dono do carro. Na verdade, as pessoas não reclamavam da taxa. A taxa, em São Paulo, corresponde a 44 reais. Em qualquer sexta-feira à noite, o dono de qualquer carro gasta isso ou muito mais tomando cerveja no boteco da esquina onde se reúne com os amigos. Este não é o pior



problema. O pior problema é que, para se preparar o carro para a inspeção ou, se o carro for reprovado, para se ajeitar o carro, ele vai gastar 300, 400, 500, às vezes até mais, e, às vezes, além do trabalho de levar o carro. Não se trata, portanto, de uma atuação simpática, uma atitude popular, como não foi o rodízio, quando implantado, no início.

Hoje, todo mundo já se acomodou ao rodízio. Se não fosse o rodízio, metade da população teria que ir embora. Hoje, todo mundo se acomodou, relativamente, mas o Fábio Feldmann nunca mais conseguiu se eleger para nada porque foi tido como o homem que implantou o rodízio na cidade de São Paulo, ou seja, ele perdeu todas as eleições posteriores. *(Risos.)* Ele mesmo fala isso.

Há uma coisa muito polêmica lá. Existia uma dúvida jurídica, que virou um processo contra a contratação da empresa que faz a inspeção em São Paulo, porque foi resgatado um contrato de muitos anos e, reavivado o contrato, houve uma contestação judicial que está em andamento em São Paulo.

A tecnologia da inspeção, bem como os dados que envolvem a sua elaboração, o modo como ela é feita e onde ela é feita, as pessoas em geral acham que é realmente uma coisa de nível muito alto, muito bom, no geral.

Diante dessa situação, Sr. Presidente... E não vou falar aqui como técnico, porque eu não sou um estudioso da questão do trânsito; eu falo como um cidadão paulistano, um político, como alguém que tem dedicado bastante da sua vida a tentar melhorar a qualidade de vida e a tentar construir um processo de sustentabilidade numa cidade que foi tornada insustentável, nos 400 e tantos anos de degradação e destruição do Planalto de Piratininga por nós mesmos.

Nós estamos tentando retomar as 1.500 áreas do solo que estão contaminadas, os 480 córregos onde o esgoto corre a céu aberto, os dois grandes rios que temos; nós estamos tentando fazer parques — tínhamos 36, hoje temos 96 parques públicos — e estamos tentando diminuir um pouco a poluição do ar causada por essa frota monstruosa, que não dá para comparar com a de outras capitais.

Eu não sei como está o Rio de Janeiro nem Belo Horizonte, que alguém me dizia que a poluição está insuportável. Eu saio pouco de lá, mas eu sei do meu consultório, dos meus pacientes, das pessoas que eu conheço, dos dados e dos



números que a gente estuda, porque de vez em quando a gente dá uma “sapeada” naquilo que os outros produzem, para aprender.

Na última campanha eleitoral, como havia esse apelo popular pelo fim da taxa, nunca se falou em fim da inspeção, isso não chegou a ser discutido na campanha, mas o fim da taxa foi mencionado pelo prefeito que ganhou a eleição. Ele falou em seu programa eleitoral que ia acabar com a taxa de inspeção, e isso deu a ele alguns pontos a mais na intenção de voto dos paulistanos pela impopularidade da medida. Ganha a eleição, ele foi estudar com mais detalhes quanto custaria isentar a taxa de inspeção em São Paulo: custaria de 180 a, como alguns falam, 200 milhões de reais, dependendo do número de carros que fizessem a inspeção.

Ano passado, se não me engano, foram 3,5 milhões; 4,5 milhões de carros emplacados e 3,5 milhões de carros inspecionados. Dizem que a frota é de 7 milhões, então estamos procurando onde estão os outros 2,5 milhões de carros. Devem estar por lá, em algum canto, sem fazer licenciamento. Talvez sejam carros que rodam nas periferias, carros de vender pamonha, aquelas coisas que nós conhecemos, que são, como disse o senhor, do caráter do brasileiro: *“o meu carro é muito velho, eu não vou lá, não vou gastar dinheiro com emplacamento; vou ficar por aqui, que aqui ninguém me pega”*. Isso acontece muito, particularmente lá. Nós conhecemos muita gente que vive assim.

Então, quando ele viu o tamanho do dinheiro da taxa, que o Tesouro não tinha, ele falou: *“Pelo amor de Deus, como é que eu vou fazer? Eu falei que ia fazer, agora eu tenho que fazer. Se eu não fizer... Mas de onde eu vou tirar o dinheiro?”*. Aí ele resolveu sair com essa lei que eu trouxe aqui, a Lei nº 15.688, que flexibilizou a inspeção veicular em São Paulo.

Fiquei muito triste, e pessoas como o Paulo Saldiva e outros técnicos sérios, pessoas que trabalham seriamente, que não são representantes de ninguém — o Paulo Saldiva é um cientista respeitado, querido na cidade, uma pessoa do bem —, porque a saída foi diminuir o número de inspeções para diminuir a conta.

Como eles fizeram? Para os carros novos, inspeção só depois do terceiro ano; os carros de 4 a 10 anos, inspeção bianual; e os “paus velhos”, como dizemos na gíria, depois de 10 anos, inspeção anual.



A inspeção em São Paulo era feita de acordo com a Resolução do CONAMA: todo ano. Era feita todo ano, e passou a ter esses parâmetros. E houve um debate enorme sobre se isso ia alterar a qualidade do ar ou não.

Eu mesmo debati isso muitas vezes. Fizemos uma audiência pública na Câmara Municipal para tratar desse projeto e, na audiência pública, falaram 12 pessoas especializadas. Nenhuma delas falou a favor da flexibilização da inspeção. Todos que falaram, cada um com o seu saber, com a sua *expertise*, disse que isso ia aumentar a carga de poluição.

Houve questionamento no sentido de que a dosagem de poluição no ar nos últimos três anos diminuiu muito pouco, de que não houve melhora com a inspeção. Esse foi o argumento usado pelos que defendiam a lei. Aí, a nossa contrapergunta: e o número de carros que entraram na cidade, não estão contando? Quantos carros entraram na cidade depois que a lei foi votada? Se entram de 600 a 700 carros por dia, façam as contas de quantos carros entraram em São Paulo. Se não houvesse a inspeção anual, nós não respiraríamos mais na cidade de São Paulo.

É claro que nós sabemos que existem três fases no controle da poluição gerada pelo escapamento do carro: as fábricas, ou melhor, o motor que sai da fábrica; a qualidade do combustível; e, exatamente, a situação do motor, que é medido na maquininha. São três fases, nós sabemos disso, só que o Município não pode intervir nas fábricas, não consegue, e nem na PETROBRAS.

Sobre a luta que nós fizemos na mobilização de São Paulo para melhorar o diesel, eu mesmo fiz umas dez reuniões na Câmara, reuniões enormes, para que a PETROBRAS obedecesse a resolução de alterar o padrão do diesel. Acabou agora, parece que está caminhando, mas demorou. Não temos poder sobre essas decisões federais, mas quem respira o ar lá embaixo, todo o dia, de dia e de noite, somos nós.

Acho que essa legislação de São Paulo foi ruim, foi um retrocesso, foi uma não ajuda ao processo que os senhores estão discutindo aqui. Estou vendo o representante do Ministério do Meio Ambiente falando do sonho de colocar isso no País inteiro. Agora, São Paulo, que é a maior cidade do Brasil e a quinta maior do mundo, dá um exemplo desses, dá um exemplo de voltar atrás? Isso é correto? Ficou bonito para nós? Eu tenho vergonha disso. Agora, como é ano sim, ano não,





baixou para 80 milhões. Aí, ele tem o dinheiro. Sendo que anual é a frota de diesel, que é 10% da frota total. Então, o impacto é pequeno.

Paulo Saldiva fez um estudo e também foi questionado. Um colega meu, que estava desesperado para votar a favor dessa lei, disse que o Paulo Saldiva é um “cientistazinho de fundo de quintal”. Falei: *“Dobra a língua, rapaz! O que é isso? Como você vai falar isso de um sujeito que é chamado no mundo inteiro para falar do assunto?”* Ele é um cara sério, não é um “cientistazinho de fundo de quintal”, não é mesmo. O serviço dele no Departamento de Patologia na Universidade de São Paulo, Faculdade de Medicina, é muito respeitado.

Para terminar, Presidente, nós apresentamos um substitutivo. O nosso substitutivo, que perdeu e teve 15 votos em 55, dizia que se mantinha a anualidade, não tocava na taxa.

Outra coisa que essa lei permite é que a mesma pessoa que faz a inspeção pode vender peça, vender combustível. Aqui, isso é permitido. A lei anterior não permitia. No nosso substitutivo também. Quem faz a inspeção fica em um canto; quem venda peça, etc., em outro canto. Não pode ser a mesma pessoa, nem a mesma empresa.

Na nossa lei também os carros que fossem reprovados teriam que ter um documento do prestador de serviço, do inspetor, dizendo por que o carro foi reprovado, pois isso era um defeito da atual inspeção.

Por último, a nossa lei, na polêmica de controlar para lá e para cá, dizia que a Prefeitura deveria democratizar a inspeção em São Paulo como é com o lixo, que tem três ou quatro consórcios, cada consórcio ganha um pedaço da cidade, e não se tem o monopólio da cidade inteira, o que é muito criticado, porque é uma empresa só. Então, no do Prefeito, colocam-se milhares de oficinas; no nosso, eram empresas grandes, qualificadas, que pegavam por lote da cidade para fazer a inspeção.

Só o tempo e as medições da CETESB vão dizer o que isso vai trazer para a nossa cidade. Este ano ainda não vai existir nada, porque ainda não vai funcionar, mas eu tenho números aqui que dizem que a inspeção feita lá...



Esses números também são questionáveis, mas quem os estudou foram pessoas que estudam há tanto quanto o senhor que está aqui no trânsito de Brasília, o Penna, que fundou o Partido Verde no tempo de Pedro Álvares Cabral.

A redução dos impactos ambientais: monóxido de carbono, a indicativa foi que a redução foi de 50% das emissões; hidrocarbonetos, 40%; particulados, 30%. Esse é o estudo indicativo que a vida vai comprovar e será colocado em xeque aí pelos... Em 2011, só na inspeção do diesel na cidade de São Paulo, a previsão do Saldiva é de que foram evitadas 380 mortes. Se a gente pensar na Grande São Paulo, por extensão, mais de 500 vidas foram salvas só com a inspeção do diesel, levando-se em conta os particulados que são emitidos pelos motores a diesel. Se fosse uma vida só, a minha, a dele ou a sua, de qualquer um, a gente já estaria batendo palmas. Agora, foram 380.

Então, eu acho que São Paulo não deu um bom exemplo para o País nessa batalha que se está fazendo para expandir.

Só para terminar, tem uma lei do José Serra, que foi Governador, na Assembleia, que o Prefeito bateu muito — *“Então porque não aprova a lei do Serra? Por que não aprova a lei de Serra”* Está lá desde 2007. Nós mandamos um ofício ao Governador — está aqui, vou deixar tudo com o Presidente — e ao Presidente da Assembleia pedindo para eles colocarem em pauta e aprovarem. O Governador tirou um pouco o dele, entendeu? Deu uma desconversada e tal, porque no ano que vem tem eleição e a inspeção é muito malquista pelos usuários em geral dos carros. Mas aqui tem a lei. Eu tinha falado para o Serra e ele trouxe aqui: o 2.001, que está dormindo no Congresso. Essa lei resolve a problemática toda, porque vai valer para todo o País. Aí não vai ficar o pessoal questionando a resolução do CONAMA, dizendo que não é lei, que isso é uma norma, não é lei.

Eu entrei na Justiça; está na Justiça o meu questionamento. Entrei na Justiça contra a desobediência da resolução do CONAMA. Está lá no Tribunal de Justiça, estou esperando o Desembargador puxar o processo e dar solução para o caso. Não sei como é que nós vamos caminhar. Mas estamos sabendo também que o PV — não sei se vai, mas acho que vai cumprir porque está falando — vai entrar também com um questionamento jurídico sobre essa flexibilização que São Paulo fez na inspeção veicular.



Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. Desculpe me estender um pouco.  
Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Só uma questão de esclarecimento. Houve perdão para motos? As motocicletas pararam de fazer com essa lei?

**O SR. GILBERTO TANOS NATALINI** - Não, Sr. Presidente, não houve. As motocicletas vão continuar fazendo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Eu quero fazer uma pergunta. Hoje, como estamos só nós aqui, vamos abrir possibilidade de perguntas dos amigos do Plenário, saltando um pouco sobre o regimento Interno, o que nos cria dificuldade, mas faremos.

Eu quero perguntar ao meu querido amigo: o senhor me disse uma coisa que pareceu uma certa incongruência, que o Estado era obrigado e, os Municípios, só os acima de 3 milhões de habitantes. Como nós todos moramos num Município, e não tem Estado sem Município, o senhor não acha que, de alguma maneira, isso é uma outra birutice? Porque, se o Estado é obrigado, naturalmente eu entendo que seja extensivo ao Município.

**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - Muito bem, Deputado. A norma é para o Governo Estadual, para a implementação no seu território. Na verdade, a situação do Município com mais de 3 milhões de habitantes é uma exceção, e uma exceção que foi obviamente criada para São Paulo, tendo em vista a dimensão da cidade e as forças políticas que naquela época já vislumbravam que seria mais fácil ter um programa de inspeção da própria Prefeitura do que aguardar um programa do Estado. Diversas outras Capitais, na época da discussão da Resolução nº 418, se manifestaram no CONAMA no sentido de que deveria ser um programa municipal; que qualquer grande cidade poderia... Não só as grandes; eu estive com pessoas de cidades com 50 mil habitantes que queriam ter um programa de inspeção.

Mas prevaleceu o entendimento de que a gestão estadual de um programa dessa natureza seria muito importante, porque se nós estivermos numa grande região metropolitana, onde há, às vezes... Na de São Paulo, se não me engano, há mais de 30 Municípios. No Rio são quase 20; em Belo Horizonte são muitos Municípios.



Se fragmentarmos o programa e encarregarmos o Governo Municipal da sua gestão, nós poderemos ter a situação que existe hoje em São Paulo. Quer dizer, se você mora em São Caetano ou em São Bernardo, você não faz nada. Se você mora na Capital, você faz.

Quer dizer, em existindo o programa, é melhor que ele seja estadual — um programa unificado para toda aquela mancha urbana. O Estado fica responsável pelo órgão de trânsito, o Governo Estadual tem toda a documentação dos veículos, é ele quem licencia os veículos, é ele que tem toda a base informacional de controle da frota.

Então, é muito mais prático que o programa, do ponto de vista de implantação, seja estadual. Agora, como diz a própria resolução: “*ouvidos os Municípios*”. Ou seja, é necessário que haja a participação dos Municípios no planejamento do programa daquele Estado, visando impedir uma fuga de veículos para o Município ao lado onde não há programa. Não sei se isso é fato, mas há notícias de que pessoas que moram na fronteira, na divisa de dois Municípios, emplacam seus carros no Município ao lado e não na capital. Então, eu acho que haveria a possibilidade de que, se os programas fossem municipais, a coisa debandasse para esse lado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Outra coisa. Eu tenho aqui algumas perguntas dos internautas. Eu gostaria que a nossa assessoria nos ajudasse a observar se alguém da plateia quer se inscrever para alguma pergunta. Fica franqueada a inscrição.

O nosso Vereador Natalini recordou de uma batalha que nós tivemos contra a PETROBRAS, por conta do óleo *diesel*. Foi uma coisa absurda. Havia 2 mil partículas de enxofre por milhão, enquanto a Europa admitia 20 — e nós estávamos com uma proposta conciliatória de 50. Agora, parece que liberaram para São Paulo, para o Rio e para Belo Horizonte a possibilidade de obterem o S-50, que inclusive a PETROBRAS passou, por conta dessa pressão, a importar.

Agora, como nós, que conhecemos bem, vamos saber qual é o *diesel* que contém o caminhão que está passando por São Paulo, pelo Rio ou por Belo Horizonte? Fica extremamente difícil.



Como a gente flexibiliza isso? Quer dizer, o impacto é maior ou menor, a depender do aglomerado, da quantidade e tal. Não seria mais lógico a gente tentar não flexibilizar isso e, enfim, criar um patamar, uma lei para o Brasil inteiro? Por exemplo, fazia um patamar de tanto. Em locais onde houvesse maior dificuldade, a gente admitiria um pouco menos, por exemplo. Mas o que não pode é a gente ficar correndo, após anos e anos de militância, contra o próprio rabo. Toda hora há uma questão.

Eu temo esse posicionamento de a gente não criar um patamar mínimo, tanto do ponto de vista da qualidade dos nossos combustíveis, como bem lembrou Guilherme Franco Netto, como da qualidade dos nossos motores também. São coisas que incomodam.

Quer dizer, você sabe que a moto produz muito mais poluentes do que um automóvel, a gasolina, naturalmente. Há ônibus aí que... Eu acho que a gente tem que ter certa dureza, mas parece que o imperativo econômico é muito forte, como lembrou o meu querido amigo Dilson. Está na hora de os formuladores de políticas públicas saberem enfrentar isso.

Então, foi ótima a colaboração que tivemos nesta audiência pública, porque eu não conhecia esse projeto de lei do José Borba. Hoje de manhã nós conversamos, e eu acho que a gente tem que ter uma lei que crie um patamar, um marco regulatório para tudo. O senhor quer falar alguma coisa? Vamos, vamos... Acho que pode haver uma rodada para todo mundo antes dos nossos...

**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - O senhor falou tão rapidamente de um conjunto de assuntos que são tão importantes para nós que ficamos querendo...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Seccionar...

**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - ...também trazer informações. Eu acho que o objetivo da audiência é esse mesmo.

O senhor talvez seja um militante da área há mais tempo do que eu. Eu estou no Governo Federal há 15 anos. Vou lhe dizer uma coisa. Essa batalha do *diesel* foi a mais cruenta que eu já presenciei dentro do Governo Federal, em seus diferentes setores.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - É verdade.



**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - A gente está falando aqui da implementação ou não da Fase 6 do PROCONVE, da Fase P6 para veículos pesados, que era uma fase que devia começar em 2009, que não existiu.

O principal objetivo dessa fase era a implantação no Brasil do óleo *diesel* com teor de enxofre de 50 PPM, o famoso S-50, que, graças a Deus, já é passado. Hoje a gente está falando em S-10. O que aconteceu naquela época? A gente tem consciência de que toda resolução do CONAMA voltada para alteração dos combustíveis e dos motores tem que ser estabelecida com um prazo de no mínimo 3 anos antes, para que haja uma especificação dos combustíveis, para que a indústria brasileira se adapte à fabricação desses combustíveis e desses motores.

Pois bem, uma fase que deveria ter começado em 2009 foi regulamentada bem antes. Mas em 2006 já tinha que estar tudo pronto. A ANP tinha que ter especificado os combustíveis, os fabricantes de veículos tinham que ter esses combustíveis em mão para fazer o teste dos seus motores. E nada disso aconteceu.

Houve um consenso de todos. Houve uma não regulamentação desse novo óleo *diesel*. E isso, em cadeia, foi impossibilitando a fabricação do novo combustível, a fabricação dos novos motores. Nós fomos intransigentes na época. *“Danem-se. Importem motores e combustíveis. A resolução do CONAMA está aqui. É um descumprimento de uma norma federal”*. Mas foi realmente muito difícil naquela época, porque nós ficamos muito preocupados na área ambiental do Governo Federal sobre as consequências de tudo aquilo, porque o PROCONVE é um programa de longo prazo. E as perdas são de longuíssimo prazo. Um caminhão fabricado nesse período vai rodar 40 anos emitindo o que não deveria.

Mas na época houve um acordo judicial promovido pelo Ministério Público. Alguns dizem que houve uma antecipação. Não houve uma antecipação. Nós ali criamos uma nova fase, então, do PROCONVE, que foi a fase P7, que se iniciou no ano passado. E nós conseguimos inserir ali... E nós também já estávamos com os adversários rendidos, porque realmente tivemos a convicção de que houve um descumprimento gravíssimo. E nós conseguimos impor então uma fase muito arrojada. Então, o combustível que hoje é vendido no Brasil, o *diesel* S-10, é um dos melhores do mundo — e já está distribuído em todo o Brasil.



Agora, o que a gente precisa entender também é o seguinte. Antigamente, antes dessa Fase P7, nós sempre tivemos no Brasil o *diesel* que se chamava “metropolitano” e o “interior”, quer era o S-500, que era o bom, e o S-2000... Bom, mas há 20 anos era o S-13.000. Então, a gente já estava saindo de 13 mil para 2 mil, que era do interior, e o 500, que era o metropolitano.

Então, analisando a longo prazo, os ganhos ambientais que nós, da área ambiental do Governo, conseguimos impor à indústria, foram realmente grandes. A gente foi de 13 mil para 10, num intervalo de 20 anos. É realmente um grande avanço. Agora, como o senhor disse: “*a frota não para de crescer*”. Um veículo que saía da fábrica nos anos 80 emitia 48 vezes mais CO do que o que sai hoje, no entanto, há 50 vezes mais carros. Mas, de qualquer maneira, os ganhos ambientais são grandes.

Com tudo isso que estamos vendo, há uma melhoria da qualidade do ar nas grandes cidades. Mas porque existe programa de inspeção, PROCONVE, renovação de frota, rodízio, restrição de circulação nos centros urbanos. Não há panaceia nessa área. Nenhum programa sozinho resolve o problema. Então, a gente não sabe se diz se não há prioridade ou se tudo é prioridade, porque as pessoas estão morrendo em função disso. Esse é o fato.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Claro.

**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - Esse é o fato. Medidas precisam ser tomadas. Para nós, da área ambiental, se há eleição, se há taxa, não interessa. Esse é um discurso que absolutamente desvia o foco do principal, que é a intervenção no nosso sistema industrial para mudança das coisas.

Agora, a gente também está chegando a um ponto de esgotamento das melhorias tecnológicas. O *diesel* já está de um jeito... Vamos tirar mais o quê? De 13 mil foi para 10. E agora, vai para 8, para 7? É uma diferença pequena.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Todo o território está com 10?

**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - O que acontece é o seguinte. Esses veículos novos só podem usar esse.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Ah, sim.

**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - Então, qualquer caminhão ou ônibus fabricado no Brasil desde o ano passado só pode usar esse, senão vai estragar



tudo, catalisador, sistema de pós-tratamento, tudo vai ser prejudicado. Esse óleo *diesel* excelente pode também ser usado em veículos mais antigos, obviamente que gera um resultado, mas não tão bom quanto o resultado no veículo novo. Se há menos enxofre, vai sair menos enxofre. Mas, quanto mais antigo for o veículo, melhor será esse ganho. Então, economicamente, para veículos muito antigos, nem há um custo-benefício... Vamos dizer: “*Só vai ter S-10 no Brasil...*” O custo-benefício não seria tão importante.

Então, hoje, nós temos esse S-10 voltado para os veículos novos. O S-1800 felizmente vai sair de circulação já no ano que vem. Então, a partir do ano que vem a gente vai ter dois produtos no Brasil: o S-10 e o S-500. E essa proporção vai aumentando ano a ano, à medida que a frota vai aumentando também. Eu tenho certeza de que, com o passar do tempo, com pouco tempo — espero —, economicamente não seja mais interessante a fabricação desse óleo com teor de enxofre mais alto e que a gente tenha só um óleo muito puro à venda em todo o País.

Mas é isso, Deputado. A gente está esgotando um pouco a melhoria tecnológica. E qual será a solução? Temos que partir para outras soluções. Porque a gente está esgotando a melhoria dos carros, a melhoria dos combustíveis. Já chegamos ao máximo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Não tenha dúvida de que um transporte público de qualidade é o caminho.

Dois internautas mandaram perguntas. O Sr. Estefani pergunta ao Sr. Rudolf de Noronha e ao Sr. Dilson de Almeida Souza: “*Por que ainda não existe uma padronização da inspeção veicular em todos os Estados do País?*”

Vamos começar com o Dilson.

**O SR. DILSON DE ALMEIDA SOUZA** - Essa falta é em razão da falta de regulamentação. A regulamentação feita em 1995 foi revogada em 1998. Foi feito um projeto de lei, que tramitou em todas as Comissões. Está pronto para ser votado em Plenário. Não foi posto em votação, não entrou na pauta. Esse marco regulatório é necessário para poder harmonizar os interesses dos empresários, dos usuários e dos órgãos públicos. Ele não pode descer muito a detalhes. Os detalhes ficam por





conta da área técnica. É a regulamentação que o CONTRAN e o CONAMA têm que fazer. Mas a parte regulamentar geral tem que ser feita por lei, é necessária a lei.

Por isso, o DENATRAN e o CONTRAN desenvolveram estudos e já têm outra resolução pronta. Mas não há condições de se editar essa nova resolução, porque não há um marco regulatório nacional.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - A resposta o satisfaz, Rudolf?

**O SR. RUDOLF DE NORONHA** - Eu só quero fazer um complemento, Deputado. É que às vezes se cria uma confusão. Toda vez que o Dr. Dilson se refere à inspeção, ele está falando da inspeção de segurança. E toda vez que eu falo da inspeção, eu estou falando da inspeção ambiental, porque eu digo que está tudo regulamentado, mas o Dr. Dilson diz que não está regulamentado, e isso mesmo. A inspeção de segurança é a cargo do CONTRAN, e a inspeção de emissões de poluentes, a cargo do CONAMA.

No que se refere à inspeção de poluentes, como perguntou o internauta, ela é padronizada, sim, no Brasil inteiro, a resolução CONAMA é válida no Brasil inteiro, para todos os Estados, e há ainda, abaixo da resolução, normas do próprio IBAMA que chegam ao detalhamento do funcionamento dos postos de inspeção. Então, do ponto de vista da inspeção ambiental, há uma padronização, sim, para todos os Estados brasileiros.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Vamos à segunda pergunta: *“Os veículos têm que passar pela inspeção veicular de quanto em quanto tempo? Qual a proposta acerca da periodicidade? Em São Paulo, houve mudanças?”* Acho que é melhor o Natalini responder.

**O SR. GILBERTO TANOS NATALINI** - Pelo meu pequeno conhecimento, a normatização do CONAMA prevê a inspeção anual. Se eu estiver enganado, que me corrijam. Estou certo, não é? Em São Paulo, era anual, e pela lei atual, aprovada na Câmara, à qual, evidentemente, eu não votei favoravelmente, ela passou a ser bianual para carros de 4 a 10 anos e trianual para carros novos, carros zero, depois do terceiro ano.

Eu quero fazer um acréscimo, Sr. Presidente. O Prefeito anterior isentou o primeiro ano do pagamento da taxa de inspeção. Ele concedeu isenção. A pessoa pagava e ele devolvia. O Ministério Público entrou com uma ação pública, e ele foi



obrigado a suspender a isenção. O Promotor Lutti falou comigo que está esperando a primeira isenção dessa lei para ele entrar, porque parece — os senhores talvez conheçam melhor essa normatização de taxas — que, no caso desta taxa particularmente, o poder público, o Tesouro não pode assumir, porque há o fato de ser uma regra especial, cobrada sobre o serviço e tal, e o Promotor Lutti disse que, na hora em que se isentar o primeiro, ele iria entrar, como entrou no outro. O outro recuou, e passou a cobrar o anterior. Até essa questão jurídica e tal, essa dúvida existe.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Eu vou dirigir a pergunta seguinte, da Jordânia, para o Guilherme Franco Netto, porque eu acho que alguns programas no Brasil são mal “publicitados”. Lembram o tempo que a gente levou em relação ao Pró-Álcool? Foi lançado, e todos diziam que o carro ia ficar bebum. Foi uma coisa mal engendrada.

A pergunta é a seguinte. *“Existem campanhas de conscientização para a população e o setor privado da importância da inspeção veicular na qualidade de vida dos centros urbanos?”* Acho que essa pergunta é propícia ao Guilherme, em parte.

**O SR. GUILHERME FRANCO NETTO** - Obviamente, são esses os aprimoramentos que nós precisamos fazer. Eu acredito que, à medida que os programas ambientais vão avançando, no âmbito dos Municípios e das localidades, os outros setores devem participar e colaborar.

Então, podemos fazer muito mais do que estamos fazendo, mas, no momento, não existe uma campanha esclarecedora à altura do que está sendo proposto pelo argumentador sobre saúde e, particularmente, os programas de inspeção veicular.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Penna) - Houve perguntas dos presentes?  
(Pausa.)

Não.

Então, neste momento, agradeço muito aos palestrantes a presença.

Nós deveremos documentar todos os discursos. E, oportunamente, a Comissão do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Câmara dos



Deputados, a qual presido, precisará sempre dos conselhos dos senhores para uma caminhada no sentido da melhoria dessa questão.

Muito obrigado a todos.

Até a próxima.

Declaro encerrada a reunião.