

## Rodízio no ar

**P**oucos se dão conta, mas a poluição já provoca um rodízio permanente em São Paulo. É o rodízio de interesses que, ao contrário daquele que visa diminuir o número de veículos em circulação na Cidade nos meses de inverno, não tem nada de preocupação com a saúde pública. Uma simples consulta aos arquivos de notícias veiculadas pela grande imprensa nos últimos anos permite confirmar esse fato.



**Mortalidade causada por problemas respiratórios aumentou 12% entre idosos**

De externalidade, que não fez parte de quase nenhum programa de governo dos candidatos à Prefeitura nas últimas eleições, o controle da poluição atmosférica rapidamente virou um dos maiores contratos assinados entre a municipalidade de São Paulo e uma empresa privada: o que criou o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos. Contrato milionário, polêmico, contestado judicialmente e que não vai levar a nada porque o governo estadual, através do Detran, não vinculará o licenciamento ao certificado ambiental a ser expedido pela Prefeitura. Afinal, o licenciamento de veículos é

competência do Estado, diz o governador Mário Covas.

O interessante é que o mesmo prefeito que agora quer implantar o programa de controle de emissão, é um dos mais pródigos nos investimentos em obras para o transporte individual. Túneis e viadutos, túneis e avenidas, túneis e túneis que já consumiram o valor equivalente a uma linha completa de metrô, que seria capaz de transportar milhares de pessoas com

muito mais segurança e sem poluição. Mas o metrô é competência do Estado, diria o alcaide.

E quem não se lembra do MTBE, a novidade que a Petrobrás inventou sem nenhuma consulta prévia a ninguém. Mais poluente do que o álcool adicionado à gasolina, a idéia só não prosperou porque um levante de prefeitos e governadores dificultou o uso da mistura em suas áreas de atuação, sob os protestos do presidente da estatal, para quem a questão dos combustíveis é competência do governo federal.

Esses fatos, que revelam a absoluta falta de coerência, planeja-

mento, integração entre os órgãos de governo e, pior, falta de responsabilidade do poder público, têm contribuído para transformar a poluição do ar em São Paulo em um dos mais graves problemas de saúde pública deste final do século. O Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina da USP, que desde 1980 vem se dedicando ao estudo dos efeitos da emissão de poluentes por veículos, comprovou o aumento da taxa de óbitos na população de mais de 65 anos, nos períodos de pico de poluição. O Instituto da Criança do Hospital das Clínicas divulgou, em 1995, dados não menos alarmantes: o atendimento a problemas respiratórios cresceu cerca de 30% de maio a agosto de 1994 e 10% das internações de crianças têm relação direta com a poluição atmosférica. Nos dias de pior qualidade do ar a mortalidade causada por problemas respiratórios aumenta pelo menos 12% entre idosos e 15% entre as crianças com menos de 5 anos, segundo o Laboratório de Poluição Atmosférica e Ambiental do Hospital das Clínicas.

Esses são os números mórbidos de uma cidade que possui insuficientes 13 mil ônibus, a maioria em péssimo estado, e um metrô com apenas 43,5 quilômetros de linhas, capazes de transportar so-

mente 2,6 milhões de passageiros por dia.

Diante deste cenário e considerando o aumento exponencial da concentração de poluentes atmosféricos, em decorrência do crescimento no número de veículos em circulação após o Plano Real, e as previsões de que este ano o inverno será mais rigoroso que os anteriores, o rodízio proposto pela Secretaria do Meio Ambiente é uma medida indispensável para minimizar o problema. A oposição à proposta sob o argumento de que não há alternativas de transporte para as pessoas que deixarão seus carros na garagem não pode ser aceita, simplesmente porque essas alternativas são inviáveis a curto prazo.

Parece piada de humor negro; mas em meio a este caos que está se transformando a cidade de São Paulo, onde quase não há investimentos sérios no transporte coletivo e a população é obrigada a conviver com o rodízio de veículos, o prefeito de hoje é aquele governador que, como prova máxima de seu reconhecimento pelo desempenho dos atletas canarinhos que venceram a copa de 70, premiou-os justamente com um fusca.

■ **João Paulo Capobianco, ambientalista, é secretário-executivo do Instituto Socioambiental**