

Categoria  
**Trabalho Acadêmico / Artigo Completo**  
Eixo Temático – Mudanças Climáticas

**CONTROLE VIÁRIO NA CIDADE DE SÃO PAULO:  
USO INDEVIDO DO IDEAL AMBIENTAL PARA O CONTROLE DO FLUXO  
DE PESSOAS E FOMENTOS FINANCEIROS  
DE NOVOS IMPOSTOS**

**Ricardo Augusto Felício<sup>1</sup>**

**Daniela de Souza Onça<sup>2</sup>**

**RESUMO:** A moda da Ciência, atualmente, é demonstrar, a todo custo, que existe um “aquecimento global” determinado por influências antropogênicas. Desta forma, políticas públicas são formuladas para impor severas restrições e implicações às pessoas em geral. A Prefeitura de São Paulo estabeleceu um programa de fiscalização veicular, semelhante a de outros países em desenvolvimento do terceiro mundo, em moldes de nações ultradesenvolvidas, como a alemã. O trabalho objetivou realizar uma análise concisa da situação para demonstrar que tais programas, além de ineficazes, são apenas fomentos para controle do fluxo de pessoas e criação de novos impostos. Desta maneira, pesquisaram-se todos os elementos envolvidos pelo programa municipal. Articularam-se as informações para se levantar as suas conexões. Elaboraram-se outras hipóteses da circulação financeira dos cofres públicos deste caso. Demostrou-se que tais ações já

<sup>1</sup> Prof. Dr. Climatologista, Departamento de Geografia – USP. [ricaftnt@yahoo.com](mailto:ricaftnt@yahoo.com).

<sup>2</sup> Doutoranda em Geografia, Departamento de Geografia – USP. [danielaonca@yahoo.com.br](mailto:danielaonca@yahoo.com.br).

foram utilizadas no passado, com outras finalidades, sendo a ambiental, a última delas. Concluiu-se que todo o empenho do órgão público, associado com as empresas particulares envolvidas, objetiva criar situações de dificuldade de locomoção para o cidadão. Da mesma forma, servirão como incentivo ao consumo, contrariando exatamente as questões ambientais.

**Palavras-chave:** Mudanças Climáticas. Impostos. Controle.

## 1 INTRODUÇÃO

Nunca a Humanidade verificou, em voz uníssona, uma verdade tão pura e inquestionável quanto o “aquecimento global” e que sua existência é determinada pela ação antropogênica. Tal afirmação nos remete a pensar nos tempos de Galileo Galilei (1564-1642) quando a Igreja detinha o poder e considerava uma heresia questionar sobre seus ensinamentos. Destes, remontam o sistema geocêntrico, onde o Sol, os planetas e as estrelas giravam ao redor da Terra.

Felizmente, é cada vez mais crescente o número de cientistas céticos quanto a ação do Homem e sua influência no clima terrestre. Embora o apoio da mídia ainda seja insignificante ou exatamente conivente com a situação de terror que se apregoa com o “aquecimento global”, aliada com diversas áreas científicas, de pesquisa e de divulgação, como eventos e publicações tendenciosas, esta corrente de céticos tenta, incansavelmente, demonstrar que tais atitudes e pensamentos não representam a realidade e que outros motivos, ainda um tanto obscuros, esgueiram-se em sombras para ocultar seus verdadeiros propósitos.

Desta maneira, perde a Ciência, perde o Homem, perde a verdadeira consciência ambiental. Observa-se que a ligação Homem-Meio, expressa pela relação Sociedade-Natureza, está cada vez mais distante do olhar do Homem contemporâneo, isolado em suas cidades. Perdeu-se o senso crítico e a idéia das relações, das escalas, dos fluxos que fazem parte de sua vida. Acredita-se, sem duvidar de nada, que implicações

extremamente locais determinam situações globais, quando na realidade, a Natureza não cansa de demonstrar que é exatamente o contrário.

Neste trabalho, abordou-se o uso indevido dos ideais ambientais para criar situações de controle do fluxo das pessoas nas cidades, bem como para gerar novos impostos e circulação de altos valores, em ativos financeiros, dos cofres públicos. Primeiramente, apresentou-se as críticas ao Programa Municipal de Mudanças Climáticas – PMMC, instituído por uma comissão da Prefeitura de São Paulo que visa tomar atitudes abusivas contra os direitos do cidadão. Em seguida, elencou-se os personagens envolvidos no controle viário de São Paulo, bem como seus métodos ostensivos de “policimento” que tanto querem implementar. Nestes termos, apareceram empresas privadas, prestadoras de serviços ao município e, finalmente, os fluxos de capitais, envolvendo a Fazenda municipal. O enlace final cruzou todas as informações para demonstrar as relações entre os envolvidos.

## **2 OBJETIVOS**

Apresentar as críticas ao PMMC da cidade de São Paulo, demonstrando seus principais problemas e absurdos. Em seguida, elencar todos os fatores envolvidos na trama do controle viário da cidade, com suas estratégias, demonstrando que estes cerceiam direitos civis e contradizem a Constituição Federal. Além destes, demonstrar que há um envolvimento injustificado de fluxo de capitais entre a Fazenda municipal e os cidadãos que nada contribuem para o controle do suposto “aquecimento global” antropogênico e a saúde e bem estar da população.

## **3 MATERIAL E MÉTODOS**

Aplicou-se a metodologia de pesquisa direta às informações disponíveis ao cidadão, como publicações, sítios de internet e comunicações pessoais. As inferências foram concluídas das relações apresentadas pelos objetos envolvidos na pesquisa. As

outras hipóteses relacionais foram formuladas, baseadas nos dados obtidos anteriormente, das quais não se obteve resposta direta, por negação ou omissão de informações. Elas permanecerão em avaliação para futuros estudos investigativos, dentro da área da Geografia (Climatologia, planejamento urbano, política, econômica etc.). Outros resultados foram gerados pela integração das informações disponibilizadas.

## **4 DESENVOLVIMENTO DOS ELEMENTOS**

### **4.1 Programa Municipal de Mudanças Climáticas**

Institui, deliberada e unilateralmente, que o problema ambiental cabe ao cidadão. Não relaciona escalas, quantifica informações, realiza estudos com outras vertentes de pensamento, mas decreta, de maneira draconiana, que este passivo deve ser pago pelo contribuinte paulistano. Neste caso, o sentido da palavra “pago” é estritamente o seu valor em espécie. O PMMC utiliza todos os argumentos modistas do Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas – IPCC, sem questionar nenhuma das posições relativas ao desenvolvimento do terceiro mundo. Deve-se lembrar que o IPCC é um órgão ligado à ONU que possui finalidades mais políticas que científicas, o que difere do que se prega, normalmente pela mídia (MSIA, 2007).

Na cláusula 3 dos Princípios de Trabalho do IPCC podemos ler: “A revisão é parte essencial do processo do IPCC. Como o IPCC é um corpo intergovernamental, a revisão dos documentos do IPCC deve envolver a revisão por pares tanto de especialistas quanto de governos”. John Christy, cientista cético ao aquecimento global, conhecido por suas pesquisas sobre as temperaturas da baixa troposfera a partir de dados de satélites, afirma que, durante seu trabalho como autor principal na redação do terceiro relatório do IPCC, vários dos autores principais declararam-lhe que o relatório deveria fornecer as evidências necessárias à persuasão de governantes para adotar o Protocolo de Kyoto – ou seja, persuasão política, e não necessariamente o real estado dos nossos conhecimentos das mudanças no sistema climático (CHRISTY, in MICHAELS, 2005, p. 74).

Nestes termos, a Prefeitura de São Paulo, através do PMMC, quer aplicar o princípio da precaução, algo que não tem aporte científico. Em seu próprio folheto explicativo, o texto afirma, categoricamente, que a atmosfera da Terra está ficando “mais espessa” porque a quantidade de dióxido de carbono ( $\text{CO}_2$ ) está aumentando devido às ações antropogênicas. Esta afirmação é completamente falsa. Todas as atividades humanas no planeta constituem 0,001% do fluxo de carbono (MOLION, 2008; MOLION, 2009). Nota-se que eles relacionam valores que possuem três ordens de grandeza menor. Ao mesmo tempo, é sabido que o  $\text{CO}_2$  está presente na forma de gases traços, na ordem de 0,033%, contabilizadas todas as atividades do planeta. Os seres humanos estariam dentro deste percentual, numa fração muito menor. Se reduzirmos esta fração à parte que cabe a cidade de São Paulo e sua “fabulosa” frota de veículos, a fração tornar-se-á infinitamente pequena. Em outras palavras, pode-se utilizar um exemplo didático em que uma cidade com dez mil casas representasse a atmosfera da Terra. Neste exemplo, apenas três casas representariam o  $\text{CO}_2$  comportado pela atmosfera. Destas três casas, apenas uma fração do lavabo da casa seria a parte que cabe à atividade humana. Nestes termos, a cidade de São Paulo poderia se reduzir a apenas a torneira da pia.

Quanto aos outros poluentes, os gases se tornam mais traços ainda. O CONAMA instituiu que são poluentes ativos e nocivos à saúde, o monóxido de carbono (CO), o ozônio ( $\text{O}_3$ ), os hidrocarbonetos dissolvidos (HC) e gases derivados de nitrogênio ( $\text{NO}_x$ ). Eles reagem com a luz solar ou com outros constituintes atmosféricos, bem como outros elementos terrestres. Estas reações tem certo grau de ação. Ressalta-se que o dióxido de carbono NÃO É UM POLUENTE e assim, não pode ser tratado como tal, nem ser instituído valores pelo CONAMA. Nem sequer é reativo com as condições normais de temperatura e pressão em superfície.

O que fica contestado são as fontes destes materiais instituídos como poluentes. Seriam apenas os veículos circundantes os responsáveis? A fração pertinente aos veículos ainda é ínfima e pouco estudada. De fato, por mais que os relatórios oficiais declarem que a frota de veículos seja o causador do problema, sua ação se reduz a espacialidade mais que local, em pouquíssima duração de tempo, nas vias de maior circulação. Estas, restringem-se a uma parte muito pequena de toda a cidade. Como pode-se declarar que são os veículos os principais responsáveis pela poluição do ar

sozinhos? O CONAMA estabeleceu, em 31 de agosto de 1993, pela sua resolução nº007 o seguinte artigo:

“Art. 2º Os Programas de I/M serão implantados prioritariamente, a critério dos órgãos estaduais e municipais competentes, em regiões que apresentem um comprometimento da qualidade do ar, devido às emissões de poluentes pela frota circulante.”

Desta maneira, o questionamento da poluição dos veículos surge quando avalia-se os mostradores da CETESB distribuídos pela cidade. Categoricamente, um cidadão bem observador verificará que, há muito tempo, eles registram apenas a qualidade BOA e, em certas vias de extrema circulação, com condições atmosféricas específicas, apenas o estado de ATENÇÃO. Ressalta-se que estes casos de ATENÇÃO foram reportados nas situações de inverno, com alta estabilidade atmosférica, baixa umidade absoluta, calma e ausência de sistemas frontais. A CETESB declarou estado de ALERTA apenas uma vez, no início dos anos de 1990, em uma situação atmosférica extremada da relatada acima (governo de Orestes Quécia). De lá para cá, NUNCA mais tivemos reporte desta situação, mesmo com uma frota crescente e com veículos cada vez menos poluentes. Este antagonismo soa estranho. Ressalta-se ainda que a mesma empresa não permite divulgação dos dados brutos por ela coletados, o que vai de encontro ao art 5º, incisos XIV e XXXIII da Constituição Federal, que estabelecem direito ao acesso às informações, incluindo dados de órgãos públicos. A empresa permite apenas acesso aos relatórios ou dados já depurados. Outra informação de caráter interessante diz que, em caso de situação de ALERTA, o governador do Estado de São Paulo pode decretar feriado, até que as condições atmosféricas tornem-se favoráveis à dispersão de poluentes. Como o ditado diz que “tempo é dinheiro”, a situação de se decretar feriado para esta finalidade na maior capital do país, cujos fluxos financeiros são determinantes, torna-se impraticável, dado o prejuízo que esta ação causaria. Só por este fato, a visão ambiental e de saúde pública ficou completamente comprometida.

Outro problema pode ser verificado com a inconstitucionalidade da resolução nº007 do CONAMA, de 1993, a qual permitiu que os municípios legissem sobre trânsito, já que em um de seus argumentos, faz referência a uma resolução anterior a carta magna:



“Considerando que a Resolução CONAMA nº 18/86 previu a implantação, pelas administrações estaduais e municipais, de Programas de Inspeção e Manutenção para Veículos Automotores em Uso;”.

Além disto, decreta, sem nenhum embasamento científico, diversas outras “considerações”, expressas em mais quatro parágrafos, que relatam observações frívolas de cotidiano, como justificativas para sua implementação tais como: carros poluem (só eles?), necessidade de padronização das emissões de todos os carros (como se isto fosse possível) comparação do Brasil com outros países, sem levar em conta as diferenças de Geografia, em todos os seus aspectos, entre outras.

Desta maneira, entende-se que as idéias do PMMC só visam a outras finalidades, disfarçadas de cunho ecológico. Estas estão engendradas em manipular, modificar e criar Leis que imponham novos impostos, imponham o uso de novas tecnologias caras, imponham dificuldades ao cidadão da maior capital do país, onde os fluxos financeiros são enormes e de maior potencial exploratório.

#### 4.2 O Papel da Empresa Particular na Empreitada do Controle Viário

A Constituição do Brasil é categórica em seu artigo 22, onde declara que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte (inciso XI) e no seu parágrafo único, permite leis complementares sobre o tema, apenas autorizadas aos estados federativos, mas não aos municípios (CONGRESSO NACIONAL, 1988). Sob esta óptica, a Lei Municipal decretada pelo ex-prefeito Paulo Maluf, em 1995 (Lei 11.733/95) impõe a vistoria dos veículos, baseando-se na resolução CONAMA nº007, já comentada acima, onde os seus argumentos são um tanto indefinidos e pouco científicos. O que se verifica, a seguir, é o modo de operação em que a empreitada se amolda.

Com a finalidade de “melhorar o meio ambiente” e “melhorar a saúde das pessoas”, cria-se uma dificuldade para o ir e vir do cidadão, através do seu meio de transporte. Este ato, por si só, fere o art.5º inciso XV da Constituição, que permite o livre trânsito por todo o território nacional. Deve-se ressaltar que as opções de locomoção do cidadão são poucas e complicadas na metrópole. Isto aqui não é Londres. Tratam-se de geografias diferentes e para cada uma deve-se interpretar os problemas de maneiras

distintas. Os políticos adotam medidas empregadas em outros países, normalmente de primeiro mundo, dificultando a vida do cidadão ao invés de melhorá-la. Muitas destas ações às vezes nem sequer são utilizadas mais no exterior, por serem ineficazes. No caso da vistoria dos veículos, impõem um artifício ao paulistano que dificulta seu meio de transporte, como se ele tivesse alternativas eficientes. Além disto, fere o direito ao seu patrimônio, já que a lei alterada, mistura a instância municipal com estadual, situação discutida mais abaixo.

Uma vez ilustrado todo o quadro que se apresenta na cidade de São Paulo, a Lei 11.733/95 instruiu que a vistoria seria realizada por uma empresa privada. Aqui ressalta-se que, se a vistoria tem um caráter de utilidade pública, ambiental e de saúde, deveria ser atribuição do Estado a sua realização e não de uma empresa particular. Desta maneira, o ex-prefeito Paulo Maluf visou atribuir ao capital privado, explorar um nicho fenomenal de recursos. Ora, uma empresa privada, por definição, objetiva lucro. Observa-se que este lucro vem do provento de uma imposição legalizada do Estado ao cidadão. O Município dá ordem ao cidadão que use o serviço da empresa X, para “benefício ambiental e de saúde” e caso não se cumpra sua ordem, sanções serão tomadas, como no caso, proibição de licenciamento do veículo (que pertence à outra esfera de governo, ou seja, a estadual) e multa no valor de R\$550,00 (janeiro de 2009). Bloquear o licenciamento do veículo significa bloquear seu bem de direito a usar a via pública, ato completamente inconstitucional. Deve-se lembrar que na época da gestão deste prefeito, grande parte do patrimônio municipal de serviços foi privatizado, como a antiga CMTC e outros.

Com esta lei engavetada e demonstrando um enorme potencial financeiro para cofres particulares, o atual prefeito, Gilberto Kassab, institui a Lei 14.717/08 retroativa às Leis 11.733/95 (já citada) e 12.157/96. Desta maneira, uma empresa venceu a licitação e iniciou-se o processo de vistoria veicular, a toque de caixa, já que a mesma foi aprovada em 11 de novembro de 2008, logo após as eleições municipais, entrando em vigor e com os procedimentos implementados e prontos para operar 60 dias depois.

A empresa vencedora tem um nome muito peculiar: CONTROLAR. Ela se denomina uma empresa de capital nacional, mas com parceiros de origem alemã. Sua própria denominação, na íntegra, vem a seguir:



“A Controlar é uma Empresa de Propósito Específico (EPE), ou seja, foi criada pelo consórcio vencedor da licitação realizada pela Prefeitura Municipal de São Paulo para a implantação e operação do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M na cidade.

Sempre atenta à legislação ambiental e ao padrão internacional, a Controlar se qualificou em ações relacionadas à preservação do meio ambiente, o que permitiu a vitória na licitação promovida pela Prefeitura.

Com a implantação do Programa, a Controlar mostra que se antecipou ao mercado em relação a serviços de preservação e controle ambiental. O contrato de concessão tem validade por dez anos, e é renovável pela mesma duração.

A Controlar conta com a parceria técnica da TÜV NORD, empresa alemã com experiência internacional em inspeções veiculares. TÜV NORD, com sua equipe de mais de 8.000 colaboradores, é um dos maiores fornecedores de serviços técnicos da Alemanha. Conquistou sua liderança no mercado pela competência técnica e uma grande variedade de divisões que atua em consultoria, testes, sistemas, mobilidade, certificação, energia, sistemas de engenharia e divisões internacionais.” (CONTROLAR, 2009).

Torna-se imperativo demonstrar que a empresa segue o mesmo raciocínio do PMMC. Utiliza-se de argumentação de países de primeiro mundo e os aplica à realidade brasileira. Normas alemãs não são aplicáveis ao padrão brasileiro. A indústria é diferente, o combustível é diferente, o clima também, sem contar de outros fatores, como corrupção, adulteração (combustíveis, peças). São diversos fatores que não são levados em conta na hora de se avaliar o desempenho do automóvel. Submeter padrões de alto nível tecnológico alemão à realidade do paulistano, no Brasil, é lastimável. Esta visão é expressa publicamente pela própria empresa em seu sítio da internet: “Ser a melhor empresa de inspeção veicular do mundo, reconhecida por sua excelência como concessionária de serviços públicos” (*op. cit*, 2009).

Também se verificou a sua “nobre” missão, onde deixa claro a sua finalidade capitalista, e não ambiental, para remunerar seus colaboradores e acionistas:

“Melhorar a qualidade de vida na Cidade de São Paulo, reduzindo a poluição através da inspeção ambiental veicular e gerar resultados para a sociedade, colaboradores e acionistas” (*op. cit*, 2009).

Desta maneira, CONTROLAR o fluxo de cidadão, através de seu único meio de transporte de desempenho um pouco mais eficiente e que já paga altíssimos impostos, tornou-se um grande negócio, em um universo infindável de recursos que serão apresentados mais abaixo.

A argumentação de que são salvadores da qualidade de vida é infundada. Os automóveis são apenas uma das fontes de poluentes. Diga-se de passagem, o de menor impacto, já que os processos industriais, queima de cana, aviação e outros fatores tem um peso muito maior e são pouco discutidos no âmbito geral, bem como as condições atmosféricas para sua dispersão. Um exemplo de poluentes muito mais nocivos é a liberação das dioxinas, tão atacadas pelos movimentos ambientalistas do mundo desenvolvido dos anos 1970 e 1980, mas nada discutidas no terceiro mundo. Basta recordar do acidente, em 1986, com o “pó-da-China”, na Índia, e lembrar que o mesmo produto era estocado no Brasil, em Cubatão, pela *Union Carbide*, até a sua remoção, pela pressão do governo brasileiro, no mesmo ano.

O papel da empresa particular, na venda de um serviço poderia ser enquadrado no Código de Defesa do Consumidor? O município tem o direito de impor um serviço ao cidadão? Segundo a constituição, não. Neste caso, a empresa tornou-se um depósito de recursos financeiros estremados e que não terá nenhum controle efetivo deste fluxo publicado.

Haveria outros intuitos de CONTROLAR o cidadão? (trocadilho com as letras em caixa alta usados de maneira proposital). No próprio sítio da internet, a empresa demonstra que tem mesmo a intenção de CONTROLAR a vida do cidadão na afirmação:

“A Controlar acredita que o ser humano não é fruto do ambiente em que vive, mas sim que o ambiente é fruto do ser humano. Assim, para melhorarmos a qualidade de vida da cidade de São Paulo, é preciso primeiro mudar seus habitantes. Esta mudança começa com a conscientização sobre sua importância e responsabilidade em preservar o Meio Ambiente. São Paulo é a 5ª metrópole mais poluída do mundo, de acordo com estudo feito pelo Centro de Informações e Pesquisa Atmosférica da Inglaterra. E a poluição é uma das principais causadoras de doenças em nosso município. Um ar mais puro beneficiará a saúde e a qualidade de vida de todos nós.” (op. cit, 2009).

A empresa não informa que a pesquisa citada aborda diversos tipos de poluentes, incluindo os de fontes naturais. Assim, a pesquisa inglesa declarou a Cidade do México como a segunda mais poluída do mundo, justamente por causa da sua situação geográfica, que dificulta a dispersão dos poluentes e por causa da presença de dois vulcões ativos, que sozinhos contribuem acima das atividades antrópicas locais.

Verifica-se que há o intuito da empresa de mudar fatores de geograficidade humana, impondo mais ao cidadão do que apenas a vistoria veicular. Há uma idéia fixa de imposição de novos valores. Estes, transfigurados de ambientais, tem outras finalidades, ainda em estudos por diversos pesquisadores das relações sociedade-natureza, dentro da Geografia. Pode-se citar a implementação das “novas” indústrias verdes e das entidades certificadoras internacionais para a venda de créditos carbono e afins. A decisão da Prefeitura de São Paulo de iniciar a inspeção veicular em 2009, independentemente da regulamentação federal, foi recebida com bons olhos por outro segmento: o ramo de autopeças. Empresários e dirigentes do setor apoiam a iniciativa, tanto pela relevância social quanto pelas oportunidades de negócios (REVISTA PELLEGRINO, 2009). Contudo, a longo prazo, estes fatores se tornarão uma armadilha muito maior à causa ambientalista verdadeira: incentivarão o consumo desenfreado de carros novos, em um ciclo de renovação sem precedentes. Ficamos com a pergunta: o que serão feitos dos carros velhos? O que é pior para o meio ambiente, um pouco de fumaça, facilmente reciclada na atmosfera ou milhões de carcaças de automóveis, cheios de diversos materiais?

Outro fato importante que merece menção é o descumprimento por parte da empresa em atender decentemente o cidadão. Foram estipulados que a vistoria seria realizada em 17 postos espalhados pela cidade. CONTROLAR possui apenas cinco! É de se admirar que realmente consiga cumprir o calendário de vistoriar todos os veículos estipulados para 2009. Em uma conta bem simples, CONTROLAR precisaria verificar 2.500.000 veículos em cerca de 200 dias. Isto nos daria 12.500 veículos/dia, o que resulta em 2.500 para cada uma das cinco praças. Nestes termos, em menos de 10 horas diárias de atividades, a empresa precisaria verificar 250 veículos/hora, atividade hercúlea e insana, que sujeitará o cidadão a esperas alongadas e mais estresse. Tais situações não são de interesse da saúde pública? Observa-se que os números acima foram computados imaginando que todos os veículos sejam aprovados pela vistoria, fato este não verificado durante esta pesquisa, onde as reprovações alcançam índices de 30%.

#### 4.3 A Fiscalização do Fluxo de Automóveis e do Cidadão

Durante a pesquisa de informações, observaram-se os relatos e dados de como seriam realizadas as fiscalizações dos chamados inadimplentes ao sistema de vistoria. O Art.3 da Lei Municipal 14.717/08 diz que o proprietário fica sujeito a multa de R\$550,00 (em 2009) se for flagrado em circulação pelas vias públicas. Identificou-se que há diversas inconstitucionalidades presentes nesta lei e que os órgãos vistoriosos já tem ciência deste fato. Tal mota foi abordada pela imprensa recentemente:

“Como não é uma infração prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a multa precisa ser regulamentada. E, nesse ponto, a Prefeitura tem esbarrado em obstáculos. As atribuições da CET e da PM são distintas quando o assunto é fiscalização de trânsito. Segundo o tenente Sérgio Marques, do 34º Batalhão de Trânsito da capital, a atuação da PM no caso da inspeção veicular ainda é indireta e tem a ver com a segunda penalidade prevista na lei: o bloqueio do licenciamento do veículo. Se a fiscalização for atribuída à CET, os marronzinhos acreditam que terão dificuldade porque, como os agentes, não têm poder de polícia. A multa teria de ser aplicada com o veículo em movimento ou em *blitz* conjuntas com PMs. A Assessoria de Imprensa da Secretaria do Verde e Meio Ambiente disse apenas que não tem competência para fazer fiscalização e que as medidas estão sendo estudadas pelos órgãos de trânsito. A Secretaria de Transportes não atendeu a reportagem” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2009).

O primeiro exemplo abordado é a ação da Polícia Militar do Estado de São Paulo. Sua assessoria pública informou que não compete a ela fiscalizar se os automóveis passaram pela vistoria, pelo selo afixado ao pára-brisas do automóvel pela CONTROLAR. Da mesma maneira, a CET não tem autoridade para verificar isto, sem que os carros estejam em movimento, averiguando se são, ou não, do município.

Qual a hipótese de como seriam feitas as vistorias? Observando-se a Lei 12.157/96, verificou-se o seguinte texto no seu artigo 4º: “Poderá ser adotado, a critério da autoridade, sistema eletrônico de fiscalização de veículos.”

Um olhar mais cauteloso nas licitações realizadas pela Prefeitura em 2007 e 2008 nos remete às mais temerosas das situações: o controle do ir e vir do cidadão, através de escaneadores distribuídos pela cidade. A licitação tratou de contratar nova empresa que instalasse os equipamentos fixos de controle de velocidade pela cidade, contudo, havia uma cláusula de que os mesmos deveriam não somente “fotografar” os veículos infratores de velocidade, mas sim “escanear” e “registrar” todos os veículos que passassem por

seus sensores. Desta maneira, a empresa que ganhou a licitação está a instalar pela cidade aparelhos escaneadores na frequência do infravermelho. Estes são montados em redundância dos dois lados da via, de modo que se alguma obstrução (como um caminhão) passe por um deles, o outro possa fazer a leitura das placas. Uma vez feita a leitura, com a velocidade cada vez maior dos processos computacionais, o sistema verificará se a placa registrada pertence ao cadastro emitido pela CONTROLAR, como um veículo válido para circular em São Paulo. Deste modo, em caso negativo, multas serão emitidas, incluindo, segundo verificou-se em entrevistas de telejornais, emissão de mandados de prisão. Nota-se um controle total do cidadão, pois o sistema poderá saber por onde circulou o veículo, nos trechos da cidade, bem como seus horários. Isto se constitui um controle total do Estado sobre os direitos constitucionais do cidadão, realizados por empresa particular. Deve-se declarar como uma atitude vil e sem precedentes na História brasileira, ferindo o art. 5º inciso X da Constituição Federal que garante:

“são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurado o direito a indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação;”.

Não será de se admirar que, muito em breve, o passo seguinte seja a imposição da troca de todas as placas dos veículos por códigos de barras, um alerta que este trabalho objetiva trazer à luz. Estes procedimentos não estão longe de ocorrer, como verificou-se nas vias de São Paulo, onde as placas informativas obrigatórias por Lei Federal tenham mudado de “Fiscalização Fotográfica de Velocidade” para “Fiscalização Eletrônica nesta Via”. Nota-se que, neste último aviso, estão inclusas quaisquer fiscalizações do Estado para o ir e vir do cidadão.

#### 4.4 O Papel do Cidadão

Compete ao cidadão, nesta imposição de vistoria veicular, de agendar sua visita através de número telefônico (apenas um) ou acessar o sítio da internet da empresa. Tal procedimento só poderá ser realizado após o pagamento da tarifa de R\$52,73. Propositadamente, o valor estipulado deve-se apresentar não muito alto para que as

críticas ao programa sejam qualificadas como mesquinhas, pois a “causa ambiental” deve soar com um ar de total “nobreza”. O cidadão fica desestimulado a entrar na justiça para questionar esta imposição, assim como foi a taxa do lixo. Contudo, em outros países como a Colômbia, tal taxa ultrapassa os R\$100,00 e as multas, acima de R\$1000,00 (RESTREPO, 2008).

Desta maneira, ficou imposto ao cidadão a obrigação de usar um serviço privado, atitude que fere o CDC. Também devem ser expostas as condições de devolução da taxa paga. A lei de 2008 no seu Art. 4º, parágrafo único, informa que a devolução só será realizada no percentual de 100% em 2009. Ela deixa brecha para que o prefeito de plantão reduza o valor pago, bem como assuma taxa de 0% (nula). Além disto, os valores não são corrigidos monetariamente. Contudo, a multa que o cidadão deverá pagar se não estiver vistoriado será corrigida pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA. Além disto, neste mesmo Art. 4º, incisos de I a III verificou-se que a devolução está vinculada ao cadastro Informativo Municipal – CADIN MUNICIPAL que nada mais é que um tipo de SERASA da prefeitura, onde estão registradas as dívidas para com o município. Se o cidadão estiver em débito, não será ressarcido. O curioso é que a lei não prevê nenhum tipo de abatimento da dívida. Mais espantoso ainda é o texto deste artigo, no inciso II que declara: “O veículo deverá estar com o licenciamento regularizado;” (Lei 14.717, 2008).

O Município não pode exigir legalmente isto, pois não é de sua competência. Apenas o Estado tem a competência legal para exigir do cidadão o cumprimento de qualquer obrigação perante pessoa política distinta. O Estado é o responsável pelos licenciamentos (VASCONCELOS, 2009).

As ilegalidades e imposições não se resumem apenas a isto. Observa-se pelas informações da própria Prefeitura:

“Quem não fizer a inspeção no prazo sofrerá bloqueio da transferência de propriedade ou município e ficará impedido de licenciar seu veículo no ano de 2010.” (PMSP, 2009).

Ficou claro, neste texto, o aviltamento do direito constitucional de propriedade do Art. 5º da Constituição. O Município instituiu um fator impeditivo de licenciar o veículo do cidadão. Perante a legislação de trânsito, o registro de licenciamento no Detran é



requisito, não facultativo. Desta maneira, ele não poderá transferi-lo de propriedade ou município. Sua prerrogativa de possuir um bem e fazer dele o que bem quiser ficou dirimida. Não poderá circular pelas ruas, não poderá vendê-lo etc. (VASCONCELOS, 2009).

O que se verificou é que o cidadão fica à mercê de todos estes fatores e assiste ao cenário, completamente alheio, alienado, ou quando consciente, totalmente desamparado, engessado e desarmado de possibilidades de combater estas situações impostas a ele. O cidadão fica exposto ao excesso de poder do Estado, em prol dos novos “capitais verdes”, que desmoralizam a causa ambiental verdadeira. Esta pesquisa procurou avaliar a satisfação das pessoas perante o caso, além do serviço prestado pela CONTROLAR. Foi surpreendente o número de ocorrências de críticas e questionamentos ao programa municipal (pesquisar entradas “críticas ao programa de vistoria veicular, google.com.br). Por motivo de espaço, usamos apenas dois exemplos. No primeiro, os erros de grafia são do próprio cidadão, o que ressalta que não estamos mais nos referindo ao poder aquisitivo X instrução. Automóvel em São Paulo deixou de ser luxo, virou necessidade:

**“11/02/2009 Carlos Felipe Carreira - São Paulo - SPdiz:** Pois é, acho que vai ser difícil ter alguém que aprove essa ação da prefeitura, a verdadeira *inteção* é óbvia e maliciosa, sem contar que: os *cidadões* de boa fé que ainda assim se dispuseram a passar por isso ainda tomaram *cansera* por não ter sistema para atender a demanda, ou seja, a prefeitura além de inventar “manobras” para lesar um cidadão decente, ainda faz questão de deixar sua marca registrada de incompetência, como de *prache* fazendo mal feito.” (PLANETA SUSTENTÁVEL, 2009).

**“Inspeção veicular ESTRESSE.** O amigo marcelo (Cartas, 15/1, pág.14) ficou ‘espantado’ com o que leu na edição do dia 14/1, sobre a inspeção veicular. Talvez ele não tenha carro, ou não passou pelo que muitas pessoas estão passando, como eu, que fiz inspeção por quatro vezes, após Ter gasto R\$1.800,00 em meu carro, que continua sendo reprovado pela CONTROLAR. O veículo está em perfeito estado, regulado pela oficina credenciada, e o que me resta é transferir o veículo para outra cidade e deixar de recolher o IPVA para São Paulo. O estresse na hora da inspeção é grande, principalmente quando se sabe que ali o negócio é dinheiro. Sim, porque a cada reprovação se paga mais R\$ 42,73 para uma nova inspeção. Pedro Peron” (METRO, 2009).

No segundo caso, ressaltou-se que mesmo os veículos novos estão sujeitos à reprovações, como os dos anos de 2007 e 2008. Deste modo, haveriam outros fatores

responsáveis pelo fato? Alguns serão apresentados mais abaixo, como a adulteração de combustíveis, por exemplo.

A opinião geral do cidadão do repasse de dinheiro público à entidade privada ficou muito claro durante o curso desta pesquisa:

"A inspeção veicular não se justifica. Entendo tratar-se, claramente, de repasse de dinheiro público à empresa privada, sem garantia nenhuma de sucesso. Por mais que o secretário Eduardo Jorge tente explicar aos leitores, a portaria restringindo essa inspeção aos veículos nascidos após 2003 é clara demonstração de que o poder público está preocupado em manter uma empresa privada e não a qualidade do ar, o que realmente interessa. Além disso, se o controle da qualidade do ar é o princípio básico, não é razoável que a inspeção se aplique apenas a veículos licenciados na capital, quando é sabido e notório que existe um número elevado de veículos de toda a Grande São Paulo aqui circulando. Ou a inspeção é geral e irrestrita ou é punitiva aos municípios da capital. Ainda não sei se o MP irá manifestar-se ou agir contra, mas parece-me cabível qualquer medida que emperre a sangria de nossos recursos dessa forma. DURVAL TAVARES – São Paulo, SP" (FOLHA ON LINE, 2009).

#### 4.5 O Fluxo de Capitais Cidadão-Fazenda e sua Auditoria

Com a imposição da vistoria veicular pelo município para o cidadão, com a taxa de pagamento para uma empresa particular, um enorme fluxo de capital é gerado. No referido ano de 2009, a prefeitura comprometeu-se a devolver o dinheiro pago pelo cidadão, em prazo de cerca de 60 dias. Contudo, para os próximos anos, não há nenhuma legislação que garanta tal devolução.

Utilizando-se dos dados para o ano de 2009, elaborou-se uma integração para estimar os fluxos financeiros entre os três envolvidos: o cidadão, a prefeitura e a empresa CONTROLAR. Os cálculos demonstraram que a empresa ficará com o montante bruto que alcançará, neste ano, a estimativa ideal de R\$131.825.000,00, destes, a Lei 11.733/95 exige que sejam repassados à prefeitura 6%, ou seja, apenas R\$7.909.500,00, deixando a CONTROLAR com um capital bruto de R\$123.915.500,00. A devolução pública onerará os cofres municipais no mesmo valor, ou seja, R\$123.915.500,00. O importante é que o cidadão pagou o procedimento imposto pela prefeitura, ou por via direta, pelo boleto à empresa, ou por via indireta, através de seus impostos pagos à prefeitura. Em qualquer das situações, CONTROLAR lucrou e foi paga indiretamente pela

prefeitura. Estas estimativas levam em conta que todos os veículos obrigados farão a vistoria e passarão aprovados.

Temos ainda que considerar os casos em que serão feitas mais de uma vistoria, pois uma reprovação significa que o proprietário tem apenas 30 dias para a única reinspeção gratuita, prazo no qual deverá solucionar o problema averiguado pela empresa. Nestes termos, o faturamento bruto pode se elevar muito mais, já que a insatisfação pública verificada, nesta pesquisa, tem demonstrado reprovações da empresa na ordem de 25%. A própria legislação indica que poderão ser realizadas mais de uma vistoria ao ano, dependendo da natureza das atividades. A Tabela 1 levantou os valores integrados nesta pesquisa, bem como estimativas de 10, 20 e 30% acima delas, para casos de reprovação. A Tabela 2 expressa as projeções para o universo total de veículos cadastrados no município de São Paulo, informado pela prefeitura, caso a vistoria se estenda para todos eles, conforme programado para 2010, utilizando-se o valor da taxa empregada em 2009. Observa-se que não foram computados juros de aplicações financeiras que poderão ser realizadas no decorrer do exercício.

Restou, no final, saber como serão auditados todos esses fluxos que sairão da Fazenda Municipal, através da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, bem como os repasses exigidos por Lei da CONTROLAR para a PMSP. Não foi encontrado nenhuma resposta para esta pergunta até o encerramento desta pesquisa, nem mesmo das cartas enviadas através por correio eletrônico para a PMSP.

#### 4.6 Fatores Externos Não Computados

Qual a justificativa de se fazer vistoria veicular? A pergunta é pertinente já que atribuiu-se a eles a poluição da cidade. Baseando-se nas informações apresentadas pela CETESB, através de seus mostradores e mapas, verificou-se que a qualidade do ar permanece BOA, salvo as situações meteorológicas e de tráfego já citadas, que são de extremo teor local. Observa-se que a maior parte da frota não circula todos os dias na cidade, pois os carros ficam parados nas garagens ou circulam por trechos extremamente curtos. Desta maneira, por que os veículos são tão reprovados e por que a qualidade do ar pela cidade pode deteriorar?

TABELA 1: PLANILHA DE FLUXOS FINANCEIROS ESTIMADOS PARA 2009

Universo Fiscalizado Informado Ano 2009 (nº de veículos)	Valor da Taxa (R\$)	Valor Total Ano 2009 (R\$)	Valor Total Ano 2009 (R\$) acrescido com as reprovações nas ordens de			Situação
			+ 10%	+ 20%	+ 30%	
2.500.000	52,73	131.825.000,00	145.007.500,00	174.009.000,00	226.211.700,00	Bruto
Divisão da Arrecadação						
Parte Envolvida	Percentual (%)					
CONTROLAR	94	123.915.500,00	136.307.050,00	163.568.460,00	212.638.998,00	Bruto
Prefeitura de SP	6	7.909.500,00	8.700.450,00	10.440.540,00	13.572.702,00	Líquido
Ônus aos Cofres Municipais pelo Fluxo de Devolução ao Cidadão		(123.915.500,00)	(136.307.050,00)	(163.568.460,00)	(212.638.998,00)	Bruto ou Líquido*

Fonte: dados da Prefeitura de São Paulo, com informações da Lei 11.733/95, organizados e integrados pelo autor, 2009.

**TABELA 2: PLANILHA DE FLUXOS FINANCEIROS PROJETADOS PARA 2010 COM TAXA DE 2009**

Universo Fiscalizado Informado Ano 2010 (nº de veículos)	Valor da Taxa (R\$)	Valor Total Ano 2010 (R\$)	Valor Total Ano 2010 (R\$) acrescido com as reprovações nas ordens de			Situação
			+ 10%	+ 20%	+ 30%	
6.000.000	52,73	316.380.000,00	348.018.000,00	417.621.600,00	542.908.080,00	Bruto
Divisão da Arrecadação						
Parte Envolvida	Percentual (%)					
CONTROLAR	94	297.397.200,00	327.136.920,00	392.564.304,00	510.333.595,20	Bruto
Prefeitura de SP	6	18.982.800,00	20.881.080,00	25.057.296,00	32.574.484,80	Líquido
Ônus aos Cofres Municipais pelo Fluxo de Devolução ao Cidadão		(297.397.200,00)	(327.136.920,00)	(392.564.304,00)	(510.333.595,20)	Bruto ou Líquido*

Fonte: dados da Prefeitura de São Paulo, com informações da Lei 11.733/95, organizados e integrados pelo autor, 2009.

\*Valores bruto/líquidos dependendo do arbítrio do prefeito de plantão.

Fatores de outras escalas e origens devem ser relevados e pesquisados à fundo. O primeiro é a total ausência de fiscalização do Estado sobre os combustíveis. Mesmo quando isto ocorre, os postos são fechados, mas no máximo em 48h horas conseguem liminares de reabertura. Recente caso de posto próximo ao bairro do Morumbi (jan/2009) foi flagrado por quatro vezes, no intervalo de seis meses, adulterando gasolina com mais de 70% de álcool. O proprietário sempre saiu sob fiança e o posto continua aberto. Como este fator poderia ser questionado na prática na imposição desta Lei?

Combustíveis adulterados não são os únicos elementos. As peças de reposição no Brasil possuem preços extorsivos, o que faz com que o cidadão procure sobressalentes de baixa qualidade. Este fato pode comprometer a emissão de gases, dependendo da peça. Deve-se ressaltar que o número de veículos velhos são cada vez mais raros e em menor número e não o contrário, como tanto apregoa a mídia. Com o passar do tempo e prazos cada vez mais longos de crédito, os veículos, pessoal ou comercial, figuram como objetos de consumo de fácil aquisição.

Outros fatores de maior magnitude são a presença de três aeroportos na cidade e a queimada de cana nas redondezas interioranas do estado de São Paulo. No exemplo dos aeroportos, o fluxo de Congonhas pode ser expresso em cerca de 507 decolagens por dia, com picos de 1400 (INFRAERO, 2009). Cada avião, no pátio, permanece ligado por todo o tempo de conexão. Estima-se que a contribuição de cada aeronave seja próxima a de 10.000 veículos. Nestes termos, só Congonhas equivaleria a 5,1 milhões de automóveis, número extremamente superior à frota. Além disto, temos a segunda maior frota de helicópteros do mundo operando só na metrópole, fato este pouco questionável. Quanto as queimadas interioranas, faltam estudos de Climatologia e Meteorologia para relatarem as situações sinóticas das quais os ventos transportam a fuligem para a região metropolitana. Este quadro se agrava nas safrinhas de inverno e são nada explorados por pesquisadores e relatados pela mídia. Estas são as atividades do agronegócio, ditas sustentáveis, com a plantação de eucaliptos e cana para combustíveis renováveis.

Para finalizar, as irregularidades de nível das vias contribuem para a quebra e desregulagem dos veículos. Recapeamentos são raros e de pouca monta. Esta contribuição atrapalha o bom funcionamento dos veículos e é pouco ou raramente



abordada e estudada. Verifica-se cada vez mais que o poder público aumenta deliberadamente suas exigências, mas não cumpre a sua parte.

## 5 CONCLUSÃO

O trabalho visou aprofundar-se na trama que se desenvolve na metrópole de São Paulo a qual se relacionam mudanças climáticas, problemas ambientais, saúde pública e relações de poder legal e financeiro como se todas estivessem entrelaçadas. Como resultados, o desmembramento de todo o elenco de objetos demonstrou que as atitudes ambientais e diversos relatórios científicos, bem manipulados, podem submeter as pessoas a situações cada vez mais constrangedoras, alimentando-se um novo mercado: a indústria verde. O esquema imposto pela prefeitura de São Paulo categoricamente não passa de mais um dos esquemas *cap-and-trade* (limitar-e-comerciar) onde o explorado é o cidadão e nada tem a ver com o meio ambiente e saúde pública, mas sim, com saúde lúdica.

Apresentou-se com transparência, dentro desta pesquisa e de outras que estão em andamento, a posição dos governos e de ONGs quanto às ações que querem impor à toda a espécie humana, principalmente ao terceiro mundo e ao Brasil. Não se importam quanto estas sejam inconstitucionais, não se importam quanto cerceiem os direitos civis dos cidadãos, não se importam o quanto isto dificulte suas vidas, tudo é pela causa: a causa ambiental.

Tais atitudes nos remetem a uma nova forma de colonialismo, baseada em malthusianismo puro, e que levarão o mundo em desenvolvimento a uma nova classe de submissão: o ecoimperialismo. Nestes termos, cria-se um problema, baseando-se o mesmo em argumentação científica questionável e pouco discutida por vários entes científicos da sociedade. Criam-se dificuldades legais, operacionais, com envolvimento do Estado e da influência de empresas privadas no mesmo. Legitima-se isto com uma causa que envolve uma melhoria para o cidadão, o que é bem discutível. Encontra-se uma

solução e vende-se esta, ou por voluntariado, ou por imposição, sendo esta última a mais lamentável e que causa mais repúdio de todas. Para tanto, o papel da Ciência deve ser esclarecedor na busca da verdade, e o da Imprensa, de abrir espaço para o diálogo e discussão das idéias antagônicas. As pessoas que pretendem difundir as idéias ecológicas não devem permitir que sejam manipuladas por estes tipos de aproveitadores que apenas visam lucros exorbitantes. As idéias devem persistir pela preservação da vida por si só e não como um jogo econômico, manipulado por políticos e legislativos com intenções financeiras.

Cabe aqui ainda protestar o modo como os governos querem atribuir o encargo do passivo ecológico ao cidadão. Atribuiu-se a ele a culpa de tudo que ocorre no meio ambiente, como se sua simples existência gerasse este passivo. Incluiu-se nisto o seu envolvimento na formação de dióxido de carbono, gás extremamente rarefeito na atmosfera terrestre. A contribuição do cidadão é dada como decisiva ao fomento do “aquecimento global”, algo que é absurdo e completamente falacioso. Estas atribuições podem ser verificadas em diversos sítios da internet que permitem que cada indivíduo possa calcular suas emissões de CO<sub>2</sub>. Ressalta-se ainda que esta atribuição de culpa vem atrelada a sua escolha do tipo de vida, de transporte etc., como se ele tivesse outras opções seguras e dignas.

Portanto, concluiu-se que o procedimento de vistoria veicular demandada pelo município de São Paulo é imoral e deve ser considerado uma afronta aos direitos constitucionais do cidadão, impondo-lhe condições restritivas de circulação e severas penalidades, em prol de um fluxo de capital do cidadão para uma empresa particular, onde este depois, quiçá, será ressarcido pelo município, a taxas estipuladas ao bel prazer do prefeito de plantão. Desta maneira, a argumentação ambiental serviu de lastro para a realização de uma oneração do bem público, seja ela direta (subtraída do cidadão, por taxa) ou indireta (subtraída do cofre municipal, para ressarcimento do cidadão). De qualquer maneira, deve-se ficar bem claro que foi realizada a transferência de valores para uma empresa particular. Esta, esbaldar-se-á em milhões de reais de lucro por todos os próximos dez anos. Simplesmente, não é a galinha dos ovos de ouro, mas o avestruz.

## REFERÊNCIAS

ABRIL planeta sustentável: fórum inspeção veicular.

Disponível em: <[http://planetasustentavel.abril.com.br/forum/146841\\_comentarios.shtml](http://planetasustentavel.abril.com.br/forum/146841_comentarios.shtml)>.

Acesso em: 01 mar. 2009.

CÂMARA DOS VEREADORES. **Projeto de Lei nº 530/2008 – PMMC**. Diário Oficial do Município. São Paulo, 2008. 10 p.

MICHAELS, Patrick J. (org). **Shattered consensus: the true state of global warming**. Oxford, Rowman & Littlefield Publishers, 2005, 291 p.

CONGRESSO NACIONAL. **Constituição federal**. Brasília, 1988.

CONAMA. **Resolução CONAMA nº007**. Diário Oficial da União. Brasília, 1993.

CONTROLAR. Sítio da internet da empresa

Disponível em: <<http://www.controlar.com.br>>

Acesso em: 27 mar. 2009.

INFRAERO. **Movimento operacional acumulado da rede infraero (jan. a dez. 2008)**.

Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/movi.php>>

Acesso em: 11 mar. 2009.

FOLHA ON LINE. Painel do Leitor: Inspeção Veicular.

Disponível em < <http://www1.folha.uol.com.br/folha/paineldoleitor/ult10077u499675.shtml>>

Acesso em: 27 fev. 2009.

METRO news: seção cartas. Edição de 14 jan. 2009.

Disponível em: <<http://metrojornal.com.br>>. Acesso em: 09 fev. 2009.

MOLION, Luiz Carlos Baldicero. **Aquecimento global, natural ou antropogênico**.

Palestra proferida no VIII Simpósio Brasileiro de Climatologia Geográfica. Alto do Caparaó, 2008.

\_\_\_\_\_. **Aquecimento global, natural ou antropogênico**. Yahoo Brasil Grupos.

Disponível em: <<http://br.groups.yahoo.com/group/listageografia/message/44788>>

Acesso em: 27 fev. 2009.

MSIa – Movimento de Solidariedade Ibero-americana. **A fraude do aquecimento global**.

Edição especial de solidariedade ibero-americana. Rio de Janeiro, 2007. 24 p.

O ESTADO DE SÃO PAULO. **Inspeção veicular na cidade de São Paulo**, Edição de 10 fev. 2009. São Paulo.

PMSP. **Lei Municipal nº 11.733/95**. Diário Oficial do Município. São Paulo, 2008.

\_\_\_\_\_. **Lei Municipal nº 12.157/96**. Diário Oficial do Município. São Paulo, 2008.

\_\_\_\_\_. **Lei Municipal nº 14.717/08**. Diário Oficial do Município. São Paulo, 2008.

RESTREPO, Monica Barrera. **Inspeção veicular na Colômbia e outros impostos governamentais**. Comunicação pessoal, 2008.

REVISTA PELLEGRINO. **Inspeção veicular**.

Disponível em: < <http://www.pellegrino.com.br/revista/materias.asp>>

Acesso em: 01 mar. 2009.

VASCONCELOS, Ricardo Feitosa. **Ilegalidades nas leis de inspeção veicular na cidade de São Paulo**. Senda Jurídica.

Disponível em: <<http://sendajuridica.wordpress.com/2009/02/03/ilegalidades-nas-leis-de-inspecao-veicular-da-cidade-de-sao-paulo>>. Acesso em: 27 fev. 2009.