

TRANSPORTE DE PRODUTO PERIGOSO – O LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Argemiro dos Santos Júnior¹

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo, identificar as etapas do processo de Licenciamento Ambiental, a que estão submetidas empresas prestadoras dos serviços de Transporte de Produto Perigoso. Este processo de regularização ambiental se dá, nos órgãos ambientais estaduais, que tem como condicionantes para o seu trâmite, além de documentos diversos, tanto na área jurídico-administrativa da empresa, como principalmente na área de Segurança do Trabalho.

Palavras-chave: Licenciamento Ambiental; Transporte de Produto Perigoso; Segurança.

¹ Engenheiro Ambiental, aluno do Curso de Pós-Graduação em Engenharia e Segurança do Trabalho da FANESE. Sob a orientação do Prof. Me. João Lins de Carvalho Neto.

ABSTRACT

This study aims to identify the stages of the licensing process, which is subject to companies providing services of transportation of dangerous goods. This process of environmental regulation takes place, the state environmental agency, which has the conditions to the proceeding, and various documents, both in legal and administrative business, but mainly in the area of Work Safety.

Keywords: Environmental Licensing, Transportation of Dangerous Goods; Security.

1 - INTRODUÇÃO

O Licenciamento ambiental é um procedimento administrativo que, ao analisar as condições para implementação e operação de determinado empreendimento e sua conformidade com a lei, poderá ocasionar a concessão de licença, sujeita ou não a determinados condicionantes, o que é feito pelo Poder Público no exercício de seu poder de fiscalização.

O primeiro aspecto a ser salientado é que o licenciamento ambiental é uma exigência legal, contida especialmente na Lei 6.938/1981 e em algumas legislações específicas. É eleito como um dos instrumentos do Estado para o cumprimento dos princípios da Política Nacional do Meio Ambiente. É um procedimento voltado para a compatibilização do desenvolvimento de atividades econômicas necessárias ao homem e a conservação do meio ambiente, cujo objetivo primordial é a promoção do bem-estar social.

Antunes (2001) salienta que através do licenciamento a Administração Pública estabelece condições e limites para o exercício de determinadas atividades. Complementando, afirma que somente serão permitidas práticas e condutas cujos impactos ambientais estejam compreendidos dentro dos padrões fixados, ou quando estes forem de pequena monta. Devem ser apontadas, também, medidas a serem adotadas com vistas a mitigar estes efeitos negativos inevitáveis da atividade.

O licenciamento ambiental, segundo Alonso Jr. (2002), vem a ser um procedimento colocado à disposição dos interessados, por meio do qual o Poder Público, mediante controles prévios - licenças -, verifica a regularidade técnica e jurídica de determinadas atividades, efetiva ou potencialmente poluidoras, de forma a compatibilizar o desenvolvimento econômico e a proteção dos recursos naturais.

Embora essa adequação do exercício da atividade seja também competência de outros procedimentos administrativos, como a fiscalização administrativa, a importância do licenciamento reside no fato de se tratar de um controle prévio da atividade e que, portanto, constitui um obstáculo legal ao início da atividade considerada nociva, sob o ponto de vista ambiental.

O procedimento do licenciamento ambiental possui algumas fases, quais sejam, a licença prévia, de instalação e de operação. Cada qual é responsável por possibilitar ao particular que a solicita proceder em termos determinados pelo Poder Público, para cada uma das etapas em que a atividade está sendo implementada.

Desse modo, entendido o licenciamento como um procedimento administrativo, ao final será expedido um ato administrativo, corporificado num documento, que é a licença ambiental ou uma autorização ambiental. Estes são os documentos exigidos para que se dê início à atividade e seja realizada sua instalação ou operação. É o “certificado público” que a Administração Pública confere ao empreendedor, atestando que todas as normas ambientais estão sendo obedecidas e que os padrões técnicos exigidos pelo Poder Público estão sendo cumpridos.

Quando nos referimos ao transporte de cargas, existe uma categoria deste serviço que possui características peculiares e que deve ser estudada de maneira diferenciada. Esta categoria é o transporte de produtos perigosos. Os produtos perigosos são definidos como substâncias ou artigos encontrados na natureza ou produzidos por qualquer processo que, por suas características físico-químicas, representem risco para a saúde das pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente.

2 - LEGISLAÇÃO FEDERAL

A legislação federal brasileira referente ao transporte de produtos perigosos é composta de um decreto-lei, oito leis, nove decretos, trinta e nove resoluções, dez portarias, dezessete regulamentos técnicos, uma instrução normativa, dezessete normas brasileiras e onze normas regulamentadoras.

O Brasil foi o primeiro país da América Latina a criar uma regulamentação para o transporte de produtos perigosos. O primeiro documento legal, elaborado sobre o assunto, foi o Decreto- Lei 2.063 de 6 de outubro de 1983, regulamentado pelo decreto 88.821 e complementado pelas instruções contidas na Portaria nº 291 de 31 de maio de 1988, após o acidente com o transporte do produto chamado pentaclorofenato de sódio (pó da china) que vitimou seis pessoas no Rio de Janeiro. Posteriormente, houve a necessidade de revisão do Decreto devido a excessos burocráticos que limitavam o fluxo exigido para uma operação de transporte, tendo sido aprovado, hoje em vigor o Decreto 96.044 de 18 de maio de 1988 (Araújo, 2001).

No Decreto 96.044, a seção III diz respeito ao Itinerário. Como se lê abaixo:

Seção III

Do Itinerário

Art. 9º O veículo que transportar produto perigoso deverá evitar o uso de vias em áreas densamente povoadas ou de proteção de mananciais, reservatórios de água ou reservas florestais e ecológicas, ou que delas sejam próximas.

Art.10º O expedidor informará anualmente ao Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte (DNIT) os fluxos de transporte de produtos perigosos que embarcar com regularidade, especificando:

I - classe do produto e quantidades transportadas;

II - pontos de origem e destino.

§1º As informações ficarão à disposição dos órgãos e entidades do meio ambiente, da defesa civil e das autoridades com jurisdição sobre as vias.

§2º Com base nas informações de que trata este artigo, o Ministério dos Transportes, com a colaboração do DNIT e dos órgãos e entidades públicas e privadas, determinará os critérios técnicos de seleção dos produtos para os quais solicitará informações adicionais como frequência de embarques, formas de acondicionamento e itinerário, parada, carga e descarga.

Art.11º As autoridades com jurisdição sobre as vias poderão determinar restrições ao seu uso, ao longo de toda a sua extensão ou parte dela, sinalizando os trechos restritos e assegurando percurso alternativo, assim como estabelecer locais e períodos com restrição para estacionamento, parada, carga e descarga.

Art.12º Caso a origem ou destino do produto perigoso exigir o uso de via restrita tal fato deverá ser comprovado pelo transportador perante a autoridade com jurisdição sobre a mesma, sempre que solicitado.

Art.13º O itinerário deverá ser programado de forma a evitar a presença de veículo transportando produtos perigosos em vias de grande fluxo de trânsito, nos horários de maior intensidade de tráfego. Para haver o transporte de produtos perigosos é necessário que o condutor possua: certificado de registro e licenciamento do veículo (CRLV), a carteira nacional de habilitação (C.N.H.); treinamento específico para condutores de veículos de transporte de produtos perigosos (Curso Mope); certificado de capacitação para o transporte rodoviário de produtos perigosos a granel, expedido pelo INMETRO; documento fiscal do produto transportado; ficha de emergência e envelope para o transporte terrestre de produtos perigosos. O veículo deve possuir: tacógrafo; simbologia, rótulos de risco e painel de segurança e o conjunto de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos.

3 - LEGISLAÇÃO ESTADUAL

Foi feita uma pesquisa na internet, utilizando um motor de busca, sobre as legislações estaduais que tratam do transporte de produtos perigosos. Foram encontradas as legislações do Rio Grande do Sul (Lei nº 7.877, de 28 de dezembro de 1983), Bahia (Resolução nº 1039, de 06 de dezembro de 1994), Distrito Federal (Decreto n.º 21.930, de 31 de janeiro de 2001), Paraná (Decreto nº 4299, de 21 de junho de 2001) e Santa Catarina (Decreto nº 2.894, de 20 de maio de 1998).

A legislação do Rio Grande do Sul tem como principais itens: necessidade do cadastro da transportadora na Secretaria do Meio Ambiente, há restrições de parada e de estacionamento do veículo, necessidade de se obter uma autorização especial de trânsito, há menção das especificações técnicas que os veículos precisam obedecer e há uma seção sobre infrações e penalidades.

Na Bahia a legislação estadual tem, entre outros itens: a necessidade de se conseguir uma autorização de movimentação do produto, os motoristas precisam portar o certificado de realização do curso MOPE (Movimentação de Produtos Especiais), certificado de inspeção do veículo, plano de emergência, atestado de sanidade psíquica e física, há uma seção sobre infrações e penalidades e a empresa precisa apresentar um roteiro técnico para Secretaria do Meio Ambiente.

As legislações do Distrito Federal, Paraná e Santa Catarina possuem o texto bastante parecido.

Tendo como objetivos: prevenção, preparação e resposta às emergências, e fiscalização da movimentação de produtos perigosos; realizar estudos e pesquisas e manter atualizadas as informações sobre a situação e o perfil da movimentação dos produtos perigosos; a realização de levantamentos, identificação e proposta de destinação de áreas próprias para o descanso dos motoristas, abastecimento e estacionamento de veículos transportadores de cargas perigosas; intensificar a fiscalização da movimentação de produtos perigosos, preferencialmente com a participação integrada dos órgãos competentes e desenvolver campanhas de caráter educativo nas regiões vizinhas e limdeiras às vias de circulação de produtos perigosos.

4 - LEGISLAÇÃO MUNICIPAL

Com relação à regulamentação municipal, há um certo descaso por parte das autoridades. Poucas cidades no Brasil dispõem de uma regulamentação própria para o serviço de transporte de produtos perigosos. Na cidade do Rio de Janeiro foi encontrada, através de consulta a Secretaria Municipal de Transporte, somente a Lei nº 1.632, de 6 de novembro de 1990, que determina o horário de circulação de veículos de “cargas perigosas” no perímetro urbano do município do Rio de Janeiro, será feita no horário compreendido entre 21:00 e 6:00h. Mas, essa lei na prática não funciona, pois há o transporte de produtos perigosos em qualquer hora do dia. E a portaria nº 26.286, do dia 12 de abril de 2004, proíbe a circulação de veículos que transportam “cargas perigosas” na Avenida Carlos Lacerda (Linha Amarela).

Foi feita uma pesquisa junto à cinquenta prefeituras brasileiras, sendo as vinte e seis capitais dos estados, a administração regional de Brasília e mais vinte e três cidades de médio porte, onde foi perguntado através de e-mail de contato do órgão responsável pela área de transporte, sobre a existência de uma legislação específica para o transporte de produtos perigosos. O número de respostas recebidas ficou em 15%, onde a maioria respondeu que não existia nenhuma regulamentação tratando do assunto. A tabela 2 mostra os principais itens existentes nas legislações dos municípios que responderam a pesquisa.

5 - LEGISLAÇÃO INTERNACIONAL

Segundo REAL (2000), a Organização das Nações Unidas (ONU) publica desde 1976 o livro: Recommendations on the Transport of Dangerous Goods conhecido como "United Nations Orange Book", que é atualizado a cada dois anos. Neste livro se encontra o trabalho do Comitê de Especialistas de Transporte de Produtos Perigosos. Tendo como objetivo a regulamentação do transporte de produtos perigosos, estabelecendo o mínimo de segurança para o comércio mundial. Neste livro se encontram recomendações para o transporte em todos os modos de transporte.

A regulamentação doméstica na Inglaterra é baseada no "Orange Book" da ONU. Que é atualizada regularmente levando em consideração o grande desenvolvimento tecnológico observado nos dias de hoje. Existem acordos entre os estados ingleses para controlar o transporte de produtos perigosos nos limites internacionais.

Nos Estados Unidos, o Ministério dos Transportes (U.S. Department of Transportation) possui um departamento para tratar do transporte de produtos perigosos (Office of Hazardous Materials Safety), que desenvolve um programa de segurança nacional, que procura minimizar os riscos, para a população e para as propriedades que são advindos do transporte comercial de produtos perigosos. As funções deste departamento são consolidadas em cinco categorias: desenvolvimento da regulamentação, treinamento e difusão de informações, determinação padrões nacionais e internacionais, fiscalização, realização de atividades cooperativas entre agências regionais. Todas estas funções são subordinadas à direção executiva da Research and Special Programs Administration (RSPA).

JAMEI et. al (1988), relata que a falta de familiaridade das indústrias, o conformismo com a regulamentação federal e o acompanhamento inadequado do governo resultou no Hazardous Materials Transportation Act (HMTA) de 1975. A intenção da lei foi melhorar a regulamentação e fiscalização das atividades, permitindo a Secretaria de Transportes ajustar as regulamentações aplicadas para

todos os modos de transporte. A regulamentação federal mais importante existente está documentada no 49 Code of Federal Regulations (49 CFR), partes 100 até 199.

Este código consiste de uma extensiva especificação para contêineres, as exigências para a comunicação de perigo, como as placas específicas de produtos perigosos e procedimentos operacionais para cada modo de transporte. Alguns adotaram o 49 CFR totalmente e outros o adotaram em parte. Em outros casos os estados desenvolveram as suas próprias leis.

No Canadá a regulamentação do transporte de produtos perigosos é o resultado da colaboração dos governos estaduais, o governo federal e a indústria. A regulamentação se aplica na manipulação do produto na fábrica, no carregamento, no transporte e na descarga.

No caso de transporte intermodal é necessário que se observe se o produto respeita as regulamentações pertinentes.

O Governo Federal do Canadá aprovou o Dangerous Goods Act em 1980, para fornecer definições uniformes de produtos perigosos e regular o seu movimento no que diz respeito à jurisdição federal. O Estado de Alberta aprovou o Transportation of Dangerous Goods Control Act em 1982, que regulamenta a circulação de produtos perigosos em estradas estaduais. A cidade de Calgary possui a lei 60M90, que diz respeito às rotas de caminhões. A lei define as várias rotas para caminhões, as restrições, e os tipos de caminhões. As entradas da cidade têm áreas de manobra para caminhões e sinalização vertical que fornece informações sobre o movimento de veículos que transportam produtos perigosos na cidade. Calgary tem uma rede viária de 3.500 quilômetros dos quais 400 km são definidos como rotas para caminhões. Há 170 km de rotas para produtos perigosos. As primeiras rotas foram estabelecidas em 1979 e elas continuam sendo utilizadas. Naquele tempo uma comissão multidisciplinar foi criada para selecionar e gerenciar as rotas de produtos perigosos de Calgary. As rotas selecionadas foram definidas pela lei municipal 13M2004. Outras cidades de Alberta também possuem leis municipais disciplinando o transporte de produtos perigosos nas suas áreas urbanas, como: Salmon Arm (Lei 3303), Camrose (Lei 2498/06), Wainwright (Lei 2004-01), Strathmore (Lei 04-04), Spruce Grove (Lei C-525-04).

As legislações destas cidades são bastante parecidas e em entre outras medidas propõem que:

- Para haver o transporte de produtos perigosos fora das rotas pré-estabelecidas é preciso a solicitação de uma licença por telefone ou carta expedida pelos bombeiros da cidade. Caso a licença seja concedida, a mesma tem validade por um ano e por ela é cobrada uma taxa. Revista de Literatura dos Transportes, vol. 5, n. 4 (2011)

- Os veículos transportando produtos perigosos só devem viajar nas rotas determinadas para os mesmos, exceto se: for carregar ou descarregar uma mercadoria; partir de uma rota de produtos perigosos para um local de estacionamento permitido; for realizar uma manutenção de emergência ou para reabastecimento do veículo;

- Para cada uma das exceções precedentes o veículo deve transitar pelas rotas para transporte de produtos perigosos determinadas, e posteriormente, pelo itinerário mais direto para o seu destino.

- Todas as pessoas que violarem qualquer uma das disposições desta lei serão passíveis de uma multa de até C\$ 2.000,00 ou de ser preso, no caso do não pagamento, por um período inferior a seis meses, ou a combinação de ambos, multa e prisão.

- A sinalização vertical que será utilizada nas vias escolhidas para as rotas de produtos perigosos.

- Lista as vias escolhidas como rotas de produtos perigosos e mostra um mapa destas vias.

6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como foi visto neste trabalho, a legislação federal brasileira é bastante abrangente, cobrindo todos os temas pertinentes.

A legislação estadual se mostrou superficial. Em alguns casos, a redação da mesma é, bastante, parecida para estados diferentes. Em nenhum dos casos analisados, foi encontrada a indicação de rodovias com qualquer tipo de restrição ou a indicação de rotas específicas. A legislação municipal é a mais deficiente. Cidades importantes no cenário nacional, como Recife e Porto Alegre, entre outras, não possuem legislação específica para o transporte de produtos perigosos.

Somente a utilização da legislação federal ou estadual, não garante o bom funcionamento do serviço, uma vez que toda cidade possui as suas peculiaridades. A cidade de São Paulo possui a legislação mais abrangente do Brasil. Sendo justificado, pois esta cidade possui o maior parque industrial da América Latina. A legislação internacional, aqui descrita, se mostrou bastante rígida se comparada com a legislação nacional. No Canadá, se o motorista comete qualquer tipo de infração, ele está sujeito ao pagamento de multas e, até mesmo, pode ocorrer a sua prisão.

É necessário que o conjunto de leis que regulamentam o transporte de produtos perigosos seja coerente, sem que haja sobreposição de itens em nenhuma esfera. Há de se ressaltar que a simples existência de uma legislação não garante a sua aplicabilidade. Os transportadores e os agentes fiscalizadores precisam ser convencidos da importância de se respeitar a legislação. É importante a criação de Comissões Municipais, em que todos os envolvidos têm a oportunidade de opinar, para que sejam criadas legislações que orientem a movimentação de produtos perigosos em todas as cidades brasileiras.

7 - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, P.B. **Direito Ambiental**. 5.ed. Rio Janeiro: Lumen iuris, 2001. 657 p.

ALONSO JR., H. Da competência para o Licenciamento Ambiental. In: Fink, D.R., Alonso JR., H., Dawalibi, M. **Aspectos jurídicos do licenciamento ambiental**. 2.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2002. P. 38-50.

ARAÚJO, G. M. (2001). **Regulamentação do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos**. 1ª edição, Rio de Janeiro.

JAMEI, B.; HOBEIKA, A. G.; PRICE, D. L. (1988). **Hazardous Materials Transportation Rules and Regulations at Bridge-Tunnel Facilities**. Transportation Research Record, nº 1193, p. 29-36.

REAL, M. V. (2000). **A Informação como Fator de Controle de Riscos no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos**. Tese de Mestrado. UFRJ, Rio de Janeiro.