



ESTADO DO PARANÁ
COMISSÃO ESTADUAL P2R2



22ª Reunião Ordinária da Comissão Estadual P2R2 – Reunião Extraordinária

Data:	28 de julho de 2016			
Horário	Previsto	09h00min	Início	09h20min
Pauta:	■ Ações de melhoria sobre a segurança no transporte rodoviário de produtos perigosos, a partir da análise de elementos do acidente ocorrido na Br 277 em 3 de julho de 2016.			
Participantes:	Raul Boff, ECOVIA; Everaldo José Ruaro, ECOCATARATAS; João Jubery, REER; Luiz Eduardo Caron; CREA-PR; Tiago de Souza Godoi Jr, CREA-PR; Celso Luiz Rúbio, SESA; Mirian Marques Woiski, SESA; Giselle de Andrade Colle, AGEPAR; Romildo T. Prevedello, DER; Nestor Castin, DER; Sebastião Mota, FETRANSPAR; Lúcio Franio Marins Araujo, PRF; Alvaro César de Góes, IAP; Fabio Augusto Giannini, ANTAQ; Lucas Umbria, IAP; Newton Camargo, AGEPAR; Narayana Rohn Cardozo, DER; Rosana Scaramella, DER; Jéssica Jakubiak Bento, EB/SFPC; Tiago M. Sucek, SANEPAR; Lutero Eduardo Lúcio, SANEPAR; Celestino Eurides Travensoli, SESA; Marcelo J. Assini, Autopista Régis Bittencourt; Edison Régis A. Santos, Autopista Régis Bittencourt; Carmen Tognetti de Melo, Autopista Régis Bittencourt; Fernando José Silva da Luz, Autopista Litoral Sul; Julio Gabriel Berndt, Autopista Litoral Sul; Mário César Ribeiro, Autopista Litoral Sul; Cristiano Carrijo G. Mota, BPRv; Maj. Jonas Emmanuel B. P., Corpo de Bombeiros; José Joaquim Crachineski, IBAMA; Elisa Beatriz T. Ribas, DER; TC Edemilson de Barros, CEPDEC; Ten. Marcos Vidal da Silva Jr, CEPDEC.			

ASSUNTOS ABORDADOS

Representante	Assunto
Ten. Vidal	<p>Iniciou a reunião explicando sobre o objetivo de abordar o acidente ocorrido na BR 277, em 3 de julho de 2016, envolvendo um caminhão tanque que transportava etanol e outros 12 veículos, com 6 óbitos, além de feridos.</p> <p>Foi feito um breve resumo do incidente, mostrando o vídeo do acidente disponibilizado publicamente e a reconstituição animada dos fatos.</p> <p>Foram apresentadas estatísticas referentes aos acidentes com produtos perigosos registrados no SISDC (Sistema Informatizado de Defesa Civil), mostrando mais especificamente os dados referentes à BR 277 e o trecho onde ocorreu o acidente, havendo maior concentração dos acidentes neste local.</p> <p>Foram, enfim apresentadas algumas possíveis propostas de encaminhamento e solução para o problema para iniciar a discussão.</p> <p>As propostas apresentadas para discussão, que não se limitava a elas, eram: criação de área de escape, limitação de tráfego em horários ou dias específicos, escolta, contratação de seguros de carga obrigatórios, instalação de radares, tageamento para controle de tráfego de caminhões com produtos perigosos, utilização de outros modais para transporte de produtos perigosos, melhoria nos treinamentos dos transportadores, realização de obras de engenharia rodoviária como muretas ou canaletas, necessidade de ter veículos mais adequados ao transporte de produtos perigosos.</p> <p>Citou que há também outras ações ocorrendo em paralelo, como a proposição de leis de restrição de tráfego por exemplo, não obstante, tais decisões devem receber assessoramento técnico dos profissionais envolvidos com a área.</p>
PRF Marins	Nas operações, verifica-se que a maior quantidade de ocorrências se dá em

	<p>decorrência da atitude humana, por agir com imprudência ou negligência. Verifica-se também que há muitas situações em que os motoristas também não fazem a manutenção adequada dos veículos. Este é um dos focos, por exemplo, de operações da PRF. Há diversas práticas que já são realizadas pela PRF, com integração com outros órgãos, como o Serra Segura realizado com apoio da concessionária, que retirou mais de 800 caminhões com problemas de freio de circulação. Nesta operação são verificadas questões mecânicas principalmente: freios, suspensão e sistema de rodagem. Cerca de 40% dos veículos apresentam problemas de freio.</p> <p>Outra questão importante a se trazer é o comportamento dos motoristas que, por conhecer os trechos, muitas vezes trafegam a velocidade elevada e reduzem nos pontos de radares apenas. O interesse neste sentido seria a possibilidade de aplicação de multas por média de velocidade. No entanto é necessária a regulamentação, uma vez que não há previsão legal para a prática.</p> <p>Dos acidentes em que resultam óbitos, 87% possuem caminhões envolvidos, e destes, em 93% dos casos o caminhão é o causador.</p> <p>Na BR 376 há previsão de construção de novas áreas de escape.</p> <p>Há uma estimativa também de que 60% a 65% dos motoristas não usam freio motor. Não há previsão para autuação por isto.</p>
Raul Boff	<p>Trafegam na BR 277 uma média de 800 veículos por hora, sendo que destes 40% são caminhões. Dos caminhões que trafegam na serra a cada quatro um é transporte de produtos perigoso classe 3 - líquido inflamável.</p> <p>Há uma grande complicação em se reduzir o tráfego de caminhões. A Catallini, por exemplo, possui neste mês uma previsão de transporte de cerca de 26 milhões de m³ de etanol.</p> <p>Quanto às áreas de escape, há propostas no DER para a construção, tendo sido realizado estudo do impacto e viabilidade de implantação em alguns locais do trecho. É importante salientar que cada local tem particularidades às quais a obra da área de escape deve se adaptar, além de prever a capacidade e possibilidade do motorista que está com problemas utilizar efetivamente aquela área. Além disso, é preciso que ele tome a decisão de fazer uso da área. Custo da área de escape é de cerca de 3 milhões.</p>
Fernando	<p>A nova área de escape que será construída pela Litoral Sul custará cerca de 3,6 milhões de reais.</p> <p>A área de escape da litoral sul já foi utilizada 151 vezes desde a implantação. Na BR 376 foram tomadas medidas de controle de velocidade e sinalização especial para diminuir acidentes. Houve diminuição no número de acidentes desde a implantação da área de escape, combinada às estruturas de redução de velocidade como radares. Não é possível fazer a autuação apenas pelo uso da área de escape.</p>
Everaldo	<p>Nos trechos da BR 277 para o oeste foram instaladas placas de sinalização em moldes diferentes dos estabelecidos pela legislação. Foram feitas para serem mais chamativas e servirem para alertar os motoristas. Este tipo de placa se mostrou bem efetivo.</p>
Newton	<p>DNIT possui legislação para o controle/autorização de transporte de cargas especiais, as quais têm necessidade de parar nas balanças para verificação (verificar veículo e condição do motorista). Os produtos perigosos poderiam ser enquadrados nesta situação. Com isso haveria definição de rota do transporte.</p> <p>Outra questão que poderia ser cobrada é a da redução de velocidade dos caminhões e de que eles só devem trafegar pela pista da direita.</p>
Ten. Vidal	<p>Há também o sistema de cadastro do IBAMA para transporte interestadual de</p>

	produtos perigosos, poderia ser discutida a maneira de cadastrar e integrar esta informação, uma vez que neste sistema é necessário que o transportador faça esta informação.
Crachineski	Para a movimentação de madeira é necessário que as empresas produzam o DOF (Documento de Origem Florestal). As autuações do IBAMA para o transporte de madeira, por vezes são feitos com base nos horários repassados de saída e chegada, sendo que, se não há base congruente entre os tempos de saída da origem e chegada no destino, isto indica que estão apenas “esquentando a madeira”, e são autuados pelo transporte irregular. Esta autuação poderia ser feita na situação do transporte de produtos perigosos também. Poderia ser feita a utilização de álcoolduto, que tem menor impacto.
Maj. Emmanuel	Já houve conversas a respeito da criação de um álcoolduto, no entanto sem movimentação para a efetiva construção e realização da obra. Este tipo de proposta diminuiria bastante o risco de acidentes, porém estas tratativas devem demorar muito tempo para ter resolução. Se houver restrição e controle apenas para o transporte de produtos perigosos da classe 3 - líquidos inflamáveis já haverá a cobertura da maior parte dos riscos.
Ten. Vidal	Acerca da responsabilidade compartilhada de empresas e condutores, a lei de crimes ambientais já prevê a corresponsabilidade dos envolvidos, e não apenas da transportadora, mas também da empresas que expede e da que recebe a carga.
Ten. Vidal	O curso de movimentação e operação de Produtos Perigosos também cobra apenas que os condutores tenham presença no curso, sem necessidade de comprovar que adquiriram o conhecimento. O curso também não possui parte prática. É necessário que haja regulamentação, e esta deve ser aprovada pelo Contran, para que haja mudanças nesta metodologia.
Ten. Vidal	A reunião foi encerrada às 12h10min.

DELIBERAÇÕES

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Serão dados os encaminhamentos para as implementações imediatas, que poderão ser realizadas a curto prazo, bem como deverão ser montados os grupos de discussão das medidas de médio e longo prazo, para que se possa definir as melhores estratégias para estas ações. ▪ Após as reuniões as informações e decisões deverão ser repassadas ao Ministério Público. ▪ Ações a curto prazo: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Construção de área de escape ▪ Utilização de sinalização nas BRs ▪ Implantação de radares ▪ Ações a médio prazo: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inserção de produtos perigosos em cargas especiais (modificação da legislação) ▪ Estudo sobre redução da velocidade de tráfego e do estabelecimento de tráfego apenas pela pista da direita ▪ Estabelecimento de multa por média de velocidade ▪ Modificação do treinamento de Movimentação e Operação de Produtos Perigosos ▪ Longo prazo: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Construção de álcoolduto ▪ Estudo do tagueamentos dos caminhões que transportam produtos perigosos ▪ Fiscalizações
--

- **Grupos de discussão:**
 - Áreas de escape: DER, AGEPAR, Concessionária
 - Sinalização: DER, AGEPAR, Concessionária
 - Radares e painéis de velocidade (radar educativo): PRF, ANTT, Concessionária
 - Tráfego de caminhões pela direita (Concessionária, PRF, ANTT)
 - Encaminhamento das ações do MP
 - Legislação sobre autuação por média de velocidade e tacógrafo: PRF, ANTT, DER, DETRAN
 - Produtos Classe 3:

PAUTA DA PRÓXIMA REUNIÃO

- Transporte ferroviário e fiscalização.
- Modificação do processo de trabalho da Comissão.

DATA E LOCAL DA PRÓXIMA REUNIÃO

Data: 4 de outubro de 2016.

Horário: 09h00min.

Local: Local: a definir.

Endereço: a definir.

Raul Boff

ECOVIA

Giselle de Andrade Colle

AGEPAR

Everaldo José Ruaro

ECOCATARATAS

Romildo T. Prevedello

DER

João Jubery

REER

Nestor Castin

DER

Luiz Eduardo Caron

CREA-PR

Sebastião Mota

FETRANSPAR

Tiago de Souza Godoi Jr

CREA-PR

Lúcio Franio Marins Araujo

PRF

Celso Luiz Rúbio

SESA

Álvaro César de Góes

IAP

Mirian Marques Woiski

SESA

Fabio Augusto Giannini

ANTAQ

Lucas Umbria
IAP

Carmen Tognetti de Melo
Autopista Régis Bittencourt

Newton Camargo
AGEPAR

Fernando José Silva da Luz
Autopista Litoral Sul

Narayana Rohn Cardozo
DER

Julio Gabriel Berndt
Autopista Litoral Sul

Rosana Scaramella
DER

Mário César Ribeiro
Autopista Litoral Sul

Jéssica Jakubiak Bento
EB/SFPC

Cristiano Carrijo G. Mota
BPRv

Tiago M. Sucek
SANEPAR

Maj. Jonas Emmanuel B. P.
Corpo de Bombeiros

Lutero Eduardo Lúcio
SANEPAR

José Joaquim Crachineski
IBAMA

Celestino Eurides Travensoli
SESA

Elisa Beatriz T. Ribas
DER

Marcelo J. Assini
Autopista Régis Bittencourt

TC Edemilson de Barros
CEPDEC

Edison Régis A. Santos
Autopista Régis Bittencourt

Ten. Marcos Vidal da Silva Jr
CEPDEC