

# A mais cara insensatez

Desembargador diz que dano à natureza é irressarcível e convoca empresários de transporte a assumir sua responsabilidade de preservação

Solange Hette

didadas pelo órgão, incluindo produção, armazenagem e o transporte pelos modais ferroviário, marítimo e dutos. Mesmo registrando uma leve queda (4,7%) em relação a 2007, ainda assim foram aproximadamente 38 casos de acidentes por mês, envolvendo em sua maioria (34%) líquidos inflamáveis, com destaque para os combustíveis automotivos (gasolina, álcool etílico e óleo diesel).

Das 233 emergências químicas ocorridas em 2008 envolvendo o modal rodoviário em São Paulo, a maioria ocorrida nas rodovias dos principais pólos industriais paulistas, 86,7% casos geraram contaminação do solo, 53,2% do ar e 17,2% a contaminação se deu em recursos hídricos, ressaltando que um acidente pode atingir mais de um ambiente.

Autor do livro *Ética Ambiental*, José Renato Nalini reconhece em entrevista que apesar da fartura de rígidas legislações que regulam o setor, são poucos os processos examinados pela Câmara Especial do Meio Ambiente envolvendo o transporte. Acredita, porém, que isso tende a mudar, na medida em que a educação ambiental se amplie e as ocorrências passem a ser mais repercutidas pela mídia.

**NT - Quais as causas do elevado número de acidentes envolvendo transporte de produtos perigosos?**

Desembargador José Renato Nalini - Talvez o denominador comum dos pro-

O Desembargador José Renato Nalini, Presidente da Câmara Especial do Meio Ambiente do Tribunal de Justiça de São Paulo, a primeira da América Latina especializada no assunto. O desembargador trouxe à pauta o transporte de produtos perigosos, em especial no Estado de São Paulo, detentor do maior parque industrial do país por onde transitam mais da metade do PIB brasileiro.

O contexto da exposição do desembargador Nalini tem sua razão de ser. O transporte rodoviário é considerado a principal atividade geradora de emer-

gências químicas e ocupa o primeiro lugar no ranking de ocorrências atendidas pela CETESB - Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, responsável pelo controle, fiscalização, monitoramento e licenciamento das atividades geradoras de poluição. Para se ter idéia, desde 1978 até novembro de 2009, a CETESB registrou nada mais do que 7.962 acidentes, das quais o transporte rodoviário participou com 40,7%.

Ao longo dos anos esse quadro sofreu poucas alterações. Os dados publicados pela CETESB em 2008 apontam que o transporte rodoviário é responsável por mais de 50% das 451 ocorrências aten-

blemas brasileiros seja a falta de educação, em todos os níveis. O responsável por uma carga perigosa mereceria uma formação especial e singularíssima. Ela não pode ser entregue a um motorista que, embora profissional, não esteja conscientizado dos riscos de um transporte de tamanha importância. Ao lado disso, acrescente-se a deficiência fiscalizatória, a inexistência de bolsões de estacionamento nas rodovias para abrigar cargas perigosas, o péssimo estado de conservação das rodovias federais - São Paulo é uma exceção, pois nossas rodovias são paradigmas e podem competir com as melhores do mundo - e a ancianidade e obsolescência da frota.

**NT - A indústria admite que, apesar do Sasmag, os índices de 2008 mostraram diminuição dos acidentes (de 2,35 para 1,88/10.000 viagens), mas aumento no número de óbitos (de 24 para 38). A que se deve essa situação?**

Falta ética em todos os setores. O Brasil não se ressentiu de falta de normatividade. Ao contrário: a Constituição reservou um tratamento dos mais avançados ao capítulo da tutela do meio ambiente. O artigo 225 da Carta da República é pioneiro e modelo para todos os Estados Democráticos. Todavia, existe um fosso aparentemente intransponível entre a retórica formal do ordenamento e sua prática. O país não costuma levar a sério a lei. Talvez seja o único país do mundo onde se afirma existirem "leis que pegam e leis que não pegam". Falta consciência e não há inocentes em relação à leniência na efetividade normativa e maltrato ambiental perpetrado sob todas as formas.

**NT - Onde o judiciário acerta e onde falha na regulação da atuação do transporte de cargas perigosas?**

O Judiciário é um órgão por natureza inerte. Ou seja: ele não "procura" problemas. Ele enfrenta aqueles que são submetidos à sua apreciação e nem sempre eles chegam. A polícia é ainda seletiva. Existe uma cultura superada que considera mais graves os crimes comuns, aqueles tradicionais, em que a vítima é, como regra geral, uma só pessoa. Porém, muito mais

gravoso o delito que atinge uma legião inteira de vítimas, como o perpetrado pelo infrator ambiental. Falta educação ambiental e ética a todos. Inclui-se aos integrantes do Judiciário, que precisam enfrentar tais questões não apenas dando respostas processuais, mas de maneira a exercitar a missão docente de cada magistrado. Todas as decisões constituem lições, sinalizações à comunidade sobre como deve ser aplicada a lei ambiental.

**NT - Nas questões que tramitam pela câmara relacionadas ao tema, que decisões podem ajudar a preservação?**

Toda decisão serve de parâmetro para que as condutas nocivas sejam evitadas. O Direito Ambiental se submete a princípios muito interessantes, dentre os quais merecem menção os da prevenção - sempre é melhor prevenir do que remediar - da precaução (quando não há evidências de que algo seja nefasto, mesmo assim por precaução é importante evitar tais riscos) - e do poluidor-pagador (quem polui tem de ressarcir a natureza). Não é "pagar para poluir". O importante é conscientizar o empresário de que a multa ambiental é meramente simbólica: o dano perpetrado contra a natureza quase sempre é irressarcível. Como indenizar a natureza daquilo que ela perdeu, do mal difuso sofrido por uma legião de pessoas, do custo da regeneração, da afetação do futuro, já que a natureza deve ser preservada para as próximas gerações.

**NT - Como baixar drasticamente o número de ocorrências no país?**

Primeiro, levar o tema a sério. As empresas devem fazer um cálculo do "custo/benefício" e tomar todas as providências no sentido de evitar qualquer ocorrência. Educar melhor os seus funcionários. Motivá-los. Alertá-los. Não permitir que as jornadas se prolonguem. Manter as frotas em bom estado. Observar diligentemente toda a normatividade, não porque ela conste da lei, mas porque teleologicamente (estudo especulativo da causa, da essência, alcance ou fim das normas legais), ela foi elaborada de maneira a tutelar um bem da vida essencial à sadia qualidade existencial que é o ambiente.

**NT - A corrupção tem a ver com esse elevado nível de ocorrências?**

É evidente. Essa verdadeira epidemia leva as pessoas a tergiversarem, a disfarçarem, a não observarem rigorosamente o ordenamento. Ela ocorre em todos os níveis e deve ser extirpada. Se o empresário elaborar um código de ética para a sua empresa e ele mesmo o observar sem qualquer transigência, dará exemplo aos empregados. Quando os de cima não têm pudor de infringir normas éticas, os de baixo também despidoradamente acompanharão a conduta mais fácil, que é a de não levar a sério as obrigações morais.

**NT - Em quanto tempo é possível reverter esse quadro?**

Há um longo caminho a ser percorrido. O Brasil é um arquipélago em que convivem realidades das mais dispares. Cenário interessante para uma pesquisa antropológica. Há ilhas pré-históricas, medievais, modernas e pós-modernas. Todas ocupando o mesmo espaço físico. Isso é um desafio para quem leva a sério a questão ambiental. Ela se impôs em todas as agendas e mostra que as ameaças anteriormente previstas para algumas décadas já ocorrem diuturnamente e comprometem a qualidade de vida e a segurança da comunidade hoje vivente. A humanidade não levava muito a sério a questão ecológica, porque os cientistas falavam num prazo de 100 anos. É um raciocínio egoísta, mas rotineiro, é o de que daqui a 100 anos não estaremos vivos. Quando o Brasil começa a pagar o preço pela devastação, pela poluição em todos os níveis, quando o dispêndio com saúde pública afeta o Erário, então é hora de repensar a agenda ambiental. Era para ontem que deveríamos ter tomado as providências tendentes a eliminar ou, ao menos, atenuar os efeitos da insensatez. Será que ainda haverá tempo para uma urgente conversão? O futuro dirá. O importante é motivar as crianças e a juventude, porque a minha geração foi verdadeiramente criminoso ao permitir que as coisas alcançassem o caos presente. ▲