

RELATÓRIO FINAL

GRUPO DE TRABALHO CRIADO PELA DELIBERAÇÃO CONSEMA 44/2009

Deliberação Consema 44/2009

De 16 de dezembro de 2009

266ª Reunião Ordinária do Plenário do Consema

O Conselho Estadual do Meio Ambiente – Consema, no exercício de sua competência legal, em especial da atribuição que confere o inciso II do artigo 2º da Lei nº 13.507/2009, instituiu Grupo de Trabalho, composto pelos conselheiros representantes da Secretaria da Saúde – SS, da Secretaria dos Transportes – ST, da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb; da Procuradoria Geral do Estado – PGE, e da Ordem dos Advogados do Brasil – OAB, para **discutir e avaliar a possibilidade de contaminação por CO₂ das pessoas que trabalham em praças de pedágio e apresentar sugestões ao Plenário.**

Em dezembro de 2009, nos termos da Deliberação Consema em tela, foi criado Grupo de Trabalho para avaliar possível exposição de funcionários que exercem suas funções em praças de pedágio aos poluentes oriundos das emissões dos veículos que trafegam em rodovias paulistas.

O problema nas praças de pedágio estaria relacionado ao trabalho no interior das cabines, uma vez que os veículos que por ali passam ininterruptamente tendem a lançar os gases dos escapamentos no entorno imediato das cabines, situação que oferece condições de exposição crônica por inalação, tornando os funcionários receptores diretos de poluentes prejudiciais à saúde.

Para avaliar a questão, o Grupo de Trabalho realizou duas reuniões, nos dias 03 e 17 de março de 2010, cujas principais aspectos abordados foram os seguintes:

1. O poluente mencionado na Deliberação Consema como foco de interesse para avaliação do Grupo de Trabalho foi o Gás Carbônico (CO₂). No entanto, é razoável supor que a intenção do proponente da Deliberação tenha sido centrar a atenção no poluente monóxido de carbono (CO), gás tóxico – da família dos asfixiantes químicos – derivado de processos de combustão incompleta em veículos automotores. O CO é um dos parâmetros considerados pela Cetesb no monitoramento da qualidade do ar no Estado de São Paulo e é extremamente tóxico à saúde humana, seja em episódios de exposição aguda ou crônica. Em eventos de natureza crônica, o CO pode ocasionar efeitos tóxicos cumulativos, cujas consequências remetem a insônia, cefaléia, fadiga, tonturas, vertigens, náuseas, vômitos, distúrbios visuais, alterações auditivas, doenças

respiratórias, anorexia, isquemia cardíaca, cardiopatias, arterioscleroses, dentre outras doenças.

2. A potencial intoxicação dos funcionários que exercem suas funções no interior de cabines de pedágio apresenta forte componente de exposição de ordem ocupacional, cujas características fogem às medidas clássicas de monitoramento e controle dos órgãos ambientais.
3. As condições de trabalho em geral são regidas por normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho que tratam, dentre outros aspectos, do conforto dos trabalhadores e da sua proteção a agentes químicos nocivos. De acordo com a Norma Regulamentadora 7 (NR7), todo empregador deve providenciar um *Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional* (PCMSO) de seus funcionários. O PCMSO tem caráter de “prevenção, rastreamento e diagnóstico precoce dos agravos à saúde relacionados ao trabalho, inclusive de natureza subclínica, além da constatação da existência de casos de doenças profissionais ou danos irreversíveis à saúde dos trabalhadores”. A NR7 considera o monóxido de carbono dentre os parâmetros de controle biológico de exposição ocupacional, fazendo menção ao indicador biológico e aos valores de referência.
4. Outra exigência em termos de norma ocupacional é o *Programa de Prevenção de Riscos Ambientais* (PPRA), previsto na Norma Regulamentadora 9 (NR9). O PPRA visa a “preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho”. Na avaliação ambiental deve se levar em consideração os limites de tolerância aos agentes químicos, inclusive o CO, cujos valores estão expressos no Anexo 11 da NR 15 (relativa a atividades e operações insalubres).
5. Segundo os representantes da Secretaria de Estado dos Transportes (ST) e da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), “todas as cabines de pedágio de todas as concessionárias estão equipadas com sistema de ar condicionado que trabalham com pressão positiva, impedindo a entrada de gases e material particulado”. Assim, concessionárias como a CCR/Autobam (rodovias Anhanguera/Bandeirantes), e CCR/Viaoeste (rodovias Castelo Branco/Raposo Tavares) contam com cabines de pedágio providas de sistemas de pressurização de ar, que minimizam a exposição dos funcionários aos poluentes dos veículos. De acordo com os mesmos representantes, as concessionárias seguem as normas regulamentadoras de Ministério do Trabalho e adotam

monitoramento ambiental e de saúde dos trabalhadores das praças de pedágio. Segundo ainda as mesmas fontes, as empresas monitoram as condições de ruído e de concentração de gases nas cabines, bem como realizam exames periódicos de sangue dos funcionários, nos termos das NRs. Conforme também a ST, “analisando os PPRAs verificamos que o maior valor encontrado para o monóxido de carbono foi de 9,6 ppm, sendo que o limite estabelecido pela NR-15 é de 39 ppm”.

6. Celso Siqueira Bueno, representante da empresa Autoban, informou que não há normas ocupacionais específicas para concessionárias de rodovias, sendo as questões afetas à saúde dos funcionários referenciadas pelas normas regulamentadoras do Ministério da Saúde. A identificação e a elaboração mapas de riscos são feitas pela Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA), com base na NR 15. O representante informou também que todas as cabines de pedágio contam com insuflamento de ar. Tal medida, somada às tendências de redução das emissões veiculares, minimizariam a exposição dos trabalhadores.
7. Paulo Saldiva, professor da Faculdade de Medicina da USP, tendo por referencia a base de dados PUBMED/MEDLINE, citou a existência de apenas 11 artigos científicos internacionais a respeito do assunto, sugerindo que a literatura médica sobre o tema é ainda incipiente e o conhecimento a respeito da saúde dos trabalhadores em praças de pedágio é assunto ainda pouco estudado. O professor comentou também que a questão remete às ações de controle da exposição ocupacional, que encerra, além disto, aspectos associados à ergonomia e ao conforto térmico e acústico. No que concerne à exposição aos poluentes, o professor entende que a legislação atual é insuficiente para monitorar de fato o estado de saúde dos trabalhadores, pois não contempla outros contaminantes presentes nas emissões veiculares. Para ele, há necessidade de revisão da legislação trabalhista no que toca aos limites de tolerância ocupacional aos agentes químicos. O professor ressalva que outras ocupações urbanas, muitas delas não protegidas pela legislação trabalhista, estariam mais expostas à contaminação atmosférica, e mereceriam também atenção especial do poder público, tais como taxistas, floristas, camelôs, jornalheiros, guardas de trânsito e motoboys, cujas atividades são exercidas cotidianamente em meio ao trânsito mais intenso e, conseqüentemente, mais próximas às emissões veiculares.

Com base nas informações obtidas e nos depoimentos prestados, o Grupo de Trabalho criado pela Deliberação Consema 44/2009 conclui que:

1. - A proteção à exposição dos trabalhadores em praças de pedágio a poluentes de origem veicular é assunto que merece atenção do empregador, no caso as empresas concessionárias de rodovias do Estado de São Paulo. Tais empresas devem atender as normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho no que diz respeito aos riscos ambientais e à saúde ocupacional. O sistema de insuflamento de ar nas cabines aparenta ser uma medida importante de proteção aos trabalhadores, que minimizaria a exposição dos mesmos aos poluentes emitidos pelos veículos que passam pelas cabines.
2. - Aparentemente, os trabalhadores de cabines de pedágio estariam protegidos pelas medidas de monitoramento de saúde e controle ambiental adotadas pelas concessionárias, embora se deva levar em consideração a necessidade de aprimoramento das normas ocupacionais atualmente em vigor para monitoramento e prevenção mais efetivas da saúde desses profissionais.
3. - A Comissão de Trabalho sugere que seja dada ciência do relatório aos órgãos públicos de regulação, em especial as Secretarias de Estado dos Transportes e da Saúde, a ARTESP e o Ministério do Trabalho, para eventuais medidas no sentido de:
 - 3.1 Exigir o estrito cumprimento pelas concessionárias das normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e estabelecer monitoramento complementar para avaliar exposição dos trabalhadores.
 - 3.2 Investigar, por meio de medições ambientais, se a pressurização das cabines é medida eficiente para minimizar exposição e, caso seja de fato eficiente, exigir de todas as concessionárias a adoção da medida.
 - 3.3 Avaliar a possibilidade de adotar estratégias e programas voltados a avaliação e gerenciamento de riscos dos trabalhadores urbanos mais diretamente expostos à poluição atmosférica.

Relatoria
Sérgio Valentim – SES/SP