UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

PAOLA MARQUES PALOPITO

A LOGÍSTICA REVERSA DE PNEUS INSERVÍVEIS NO BRASIL

CURITIBA

2019

PAOLA MARQUES PALOPITO DE MENEZES

A LOGISTICA REVERSA DE PNEUS INSERVÍVEIS NO BRASIL

Artigo apresentado como requisito parcial à conclusão do curso de Pós Graduação em Direito Ambiental, Setor de Ciências Agrárias da Universidade Federal do Paraná.

Orientador Professor: Prof. Dr. Carlos Renato Garcez do Nascimento

CURITIBA

2019

A LOGÍSTICA REVERSA DE PNEUS INSERVÍVEIS NO BRASIL

RESUMO

O aumento desenfreado dos resíduos sólidos tem sido pauta de inúmeras discussões mundiais, uma vez que o meio ambiente é um bem comum de todos. Um dos resíduos com maior impacto ambiental é o pneu quando se torna inservível. Com a preocupação a degradação do planeta terra, se faz necessário à criação de diplomas legais que estabeleçam diretrizes aos fabricantes, poder público e consumidor final, que, através do princípio da responsabilidade compartilhada, proporcionará maiores resultados à logística reversa do pneu inservível e sua destinação ambientalmente adequada, sob a ótica da resolução conama 416/09 e a lei 12.305/10.

PALAVRA-CHAVE: PNEUS INSERVÍVEIS, RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA, LOGÍSTICA REVERSA.

ABSTRACT

The rampant increase of solid waste has been the subject of worldwide discussion, since the environment is a common good of all. A waste with greater environmental impact is the tire when it becomes insertable. With concern the degradation of the planet Earth, it is necessary to create legislation to establish guidelines for manufacturers, public and final consumer power, which, through the principle of shared responsibility, provide better results to reverse logistics of waste tire and its destination environmentally sound, from the perspective of CONAMA Resolution 416/09 and Law 12.305 / 10.

KEYWORD: SCRAP TIRES, SHARED RESPONSIBILITY, REVERSE LOGISTICS.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANIP	Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CTF	Cadastro Técnico Federal
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ONU	Organização das Nações Unidas
PNMA	Política Nacional de Meio Ambiente
PNRS	Política Nacional de Resíduos Sólidos
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente

LISTA DE SÍMBOLOS

t	Tonelada (s)
---	--------------

INTRODUÇÃO

Com a Revolução Industrial no século XVII, tomando proporções no Brasil no final do século XIX, a geração de resíduos sólidos tornou-se considerável, dando início anos mais tarde, a preocupação com a destinação destes resíduos e seus impactos ambientais.

Segundo a ONU, em 1962, com a publicação da obra “A Primavera Silenciosa”, de Rachel Carson, iniciou-se mais fortemente, no cenário mundial, os movimentos para proteção ambiental.

Entre os resíduos sólidos gerados pelo avanço das indústrias, estão os pneus, que ao se tornarem inservíveis, quando descartados de maneira inadequadamente, bem como seu elevado tempo de decomposição natural (aproximadamente 600 anos), houve a necessidade da criação de meios eficazes para a destinação adequada, protegendo o meio ambiente.

Neste passo, começa a discussão de quem é a responsabilidade pelo custeio do processo, desde a fiscalização do cumprimento do sistema de logística reserva até a destinação ambientalmente adequada.

Sabendo que a resposta mais simples e direta seria dizer que todos nós somos responsáveis, desde a Sociedade, Poder Público e iniciativa privada, composta basicamente pelos fabricantes, importadores, distribuidores, comerciantes fabricantes, importadores, distribuidores, comerciantes, o que se denomina Responsabilidade Compartilhada, abordar-se-á as diferentes responsabilidades e a participação de cada ente desta cadeia geradora no processo de logística reversa do pneu inservível.

2 RELAÇÕES DE CONSUMO E O MEIO AMBIENTE

A Modernidade ascende com o apogeu do capitalismo, que sem entrar detalhadamente no mérito, em linhas gerais, visa apenas o indivíduo, tornando-o egocêntrico, egoísta e de certo modo narcisista, fazendo com que o “eu” tome

proporções descompensadas, aumento conseqüentemente as relações de consumo devido à “necessidade de ostentação social”.

O momento histórico atual, no Brasil e no mundo, se destaca pela preocupação do coletivo, sendo bastante significativa, quando se refere à questão do consumo excessivo e as conseqüências ambientais ocasionadas pela disposição inadequada dos materiais inseríveis, bem como os desastres ambientais naturais ou por descaso humano, e seus resíduos que passaremos a trata-los pelo conceito posteriormente detalhado de “RESÍDUOS SÓLIDOS”.

Segundo o RELATÓRIO PLANETA VIVO 2018, lançado a cada dois anos pela Rede WWF , a exploração dos recursos naturais e do solo estão crescendo de maneira desenfreada e neste sentido é preciso o uso de políticas para que o Meio Ambiente não entre em colapso.

Nesta mesma linha de raciocínio, sabe-se que o pneu demora aproximadamente 600 anos para se decompor se deixado na natureza, além de ser uns dos principais resíduos sólidos descartados inadequadamente no meio ambiente quando se torna inservível.

Assim, além do consumo consciente para que se possa buscar o equilíbrio social e ecológico do Planeta, é necessário que existam meios de reduzir os impactos causados, bem como, institutos regulamentadores, que possam “obrigar” o cumprimento da proteção e a defesa do meio ambiente quando estiver ameaçado.

3 POLÍTICA NACIONAL DE MEIO AMBIENTE (PNMA) – LEI N. 6.938/1981

Aduz o jurista português José Joaquim Gomes Canotilho, que “*os comportamentos ecológicos e ambientalmente relevantes da geração atual condicionam e comprometem as condições de vida de gerações futuras*” , assim se faz necessário que nossa legislação abarque meios de proteção as gerações futuras, para que possam ter condições reais de sobrevivência.

Sabendo que no Brasil, os pilares de proteção e preservação do meio ambiente tomaram forma no início dos anos 80, com a promulgação da Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA), através da Lei n. 6.938/81.

Entendendo a necessidade da proteção e mitigação do dano ambiental, pode-se dizer que a PNMA tem como fundamento basilar o combate aos danos causados e a prevenção da ação do homem no meio ambiente, assim, a PNMA, estabelece diretrizes aos órgãos competentes para fiscalizar e proteger o meio ambiente.

3.1 Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA)

Regulamentado pelo Decreto n. 99.274, de 06 de junho de 1990, o SINAMA é um dos órgãos estabelecidos pela PNMA cuja responsabilidade principal é a proteção e melhoria da qualidade ambiental, é formado por seis agencias governamentais independentes, sua atuação é composta pelo Poder Executivo, Poder Legislativo, Poder Judiciário e Ministério Público de modo a assegurar a implementação da PNMA de forma nacional.

No tocante às agressões ao meio ambiente, o SISNAMA visa às ações de proteção ambientais, e é regulado pelo CONAMA, órgão consultivo e deliberativo do IBAMA, criado pela Lei n. 7.735/89 é diretamente vinculado ao MMA, cujo objetivo principal é a produção de meios de preservar, melhorar ou recuperar o meio ambiente.

3.2 Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA)

Segundo o Ministro do Meio Ambiente, Sarney Filho:

"O Conama é estratégico e essencial para a implementação da Política Nacional do Meio Ambiente e do Sistema Nacional do Meio Ambiente, e tem o importante papel de promover a conciliação necessária entre os diferentes setores da sociedade, com seu caráter democrático e sua composição amplamente representativa".

O CONAMA foi criado pela PNMA e é o órgão consultivo e deliberativo do SISMANA, ou seja, compete ao CONAMA assessorar e propor ao governo federal medidas de preservação do meio ambiente e dos recursos naturais, além de legislar, com a criação normas para garantir o meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Neste sentido, entende-se como atos específicos do CONAMA a elaboração de Resoluções, que por consequência, pode-se afirmar que não há ilegitimidade na atuação legislativa do CONAMA, uma vez que não fere matéria constitucional, e sim, fundamenta e explica à atuação e abrangência das normas, regulando sua aplicação, no tocante a esfera ambiental, que é direito fundamental garantido pela Constituição Federal de 1988.

4 POLÍTICA NACIONAL DE RESÍDUOS SÓLIDOS – LEI N. 12.305/2010

4.1 Conceito e Diretrizes

A Política Nacional de Resíduos Sólidos foi instituída pela Lei 12.305, publicada em 02 de Agosto de 2010, a qual traz como marco a redução, reutilização, reciclagem, tratamento e disposição final de resíduos bem como sua destinação ambientalmente adequada, cujo objetivo principal é a saúde pública.

Como nem sempre é possível evitar o dano, é necessário que se defina também um comportamento redutor ou mitigador ao dano causado, diante disso, adotar uma política preventiva é antecipar a conduta danosa que pode se tornar irreversível, prejudicial à saúde pública.

Nessa linha de raciocínio, o princípio da Precaução é a ratificação do caput do art. 225 da CF/88, o qual “rascunha” o princípio da RESPONSABILIDADE COMPARTILHADA em seu art. 225, cujo objetivo é garantir a aplicação dos seus princípios, a PNRS contempla a não aceitação do risco, de modo que risco é a incerteza da ocorrência de um dano.

O que se busca, com a criação de leis e resoluções no vértice ambiental é que não ocorra o dano, visto que nem sempre o dano pode ser revertido, colocando em risco, valores constitucionais protegidos.

A gestão do controle de riscos e danos que são resguardados pela PNRS, se fez necessária, por haver um cenário de incertezas, o que significa dizer, que há necessidade de tornar a hipótese em algo possível, criando dimensões norteadoras para que não viabilize a ignorância como pretexto de imprudência.

4.2 A Responsabilidade Compartilhada no Ciclo de Vida do Produto

O princípio do Poluidor-Pagador conceituado pela PNRS - LEI N. 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010, trata da obrigação do ente poluidor em reparar o dano causado.

A aplicação deste princípio é uma conduta esperada na garantia da saúde pública e na qualidade ambiental, trouxe como consequência, a constituição do princípio da Responsabilidade Compartilhada.

A fusão destes dois princípios tem por objetivo diminuir o volume de resíduos e o impacto a saúde e ao meio ambiente, assim, compartilhar a responsabilidade é extremamente necessário, pois somente com ações conjuntas entre o Poder Público e Setor Produtivo, poder-se-á ter um resultado mais efetivo.

O art. 3º, XVII deste Diploma Legal, define claramente a efetividade do Princípio da Responsabilidade Compartilhada.

O desafio para a aplicação do princípio da responsabilidade compartilhada é a atuação, identificação e responsabilização dos elos produtivos e de consumo, tais como fabricantes ou importadores, distribuidores, comerciantes e consumidores.

Já o art. 25, regulamenta a competência das responsabilidades, que não exime o Poder Público, que diante deste fato, a responsabilidade compartilhada deve ser atribuída através de condutas individualizadas como meio de responsabilizar os componentes da cadeia de consumo, cada qual no tocante a sua competência.

Com a finalidade de alcançar seus objetivos, estabeleceram-se obrigações distintas para cada esfera, destacando-se a obrigação do fabricante ou importador em operar por meios próprios a LOGÍSTICA REVERSA do produto para DESTINAÇÃO AMBIENTALMENTE ADEQUADA, para poder público, coube a fiscalização e ao consumidor final, devolver o produto inservível em local apropriado.

Nesse passo, a responsabilidade compartilhada se aglutina com a necessidade da logística reversa, visto que abrangem empresas e pessoas físicas com o intuito de regular e reduzir o impacto ambiental causado pelo produto, conforme reza o art. 30 do visto Diploma.

LEI N. 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010.

Art. 30. É instituída a responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos, a ser implementada de forma individualizada e encadeada, abrangendo os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes, os consumidores e os titulares dos serviços públicos de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos, consoante as atribuições e procedimentos previstos nesta Seção. [...]

A participação do poder público é incontroversa, uma vez que, por pressuposto, não pode se abster da questão, por ter a obrigação de adotar metas e ações, isoladamente ou em regime de cooperação (Estados, Distrito Federal, Municípios, Fabricantes e/ou particulares), medidas que adequadas à gestão integrada e ao gerenciamento ambientalmente adequado dos resíduos sólidos, disposto no art. 4º da PNRS.

LEI N. 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010.

Art. 4º - A Política Nacional de Resíduos Sólidos reúne o conjunto de princípios, objetivos, instrumentos, diretrizes, metas e ações adotados pelo Governo Federal, isoladamente ou em regime de cooperação com Estados, Distrito Federal, Municípios ou particulares, com vistas à gestão integrada e ao gerenciamento ambientalmente adequado dos resíduos sólidos.

Assim, a vigência da PNRS visa alcançar, por meios da aplicação de seus princípios, a proteção ao meio ambiente tanto na esfera econômica quanto na social.

4.3 A Responsabilidade Pós-Consumo

Para o mundo consumista que vivemos, a geração de resíduos é parte inerente ao ser humano, todavia, se faz necessário meios adequados de fiscalizar e gerenciar o manejo desde sua fabricação até a destinação final, colocando em prática um ditado popular “é melhor prevenir do que remediar”. Diante disso, a responsabilidade pós-consumo ao tocante dos resíduos sólidos, trata da extensão da responsabilidade civil, alcançando a esfera ambiental cujo objetivo principal é à prevenção e reparação dos danos ambientais causados pelos resultados do processo produtivo.

Todavia, há de se destacar que os princípios: Poluidor-Pagador, Responsabilidade Compartilhada e Responsabilidade Pós-Consumo se complementam, uma vez que, um depende da efetiva atuação do outro, ou seja, para que se possa garantir a eficácia da Responsabilidade Compartilhada é necessário que a Responsabilidade Pós-Consumo seja claramente desenhada dentro do setor em questão.

4.4 Resíduos Sólidos

Muito se falou até o momento sobre princípios que garantem a proteção do meio ambiente sobre disposição inadequada e a falta de destinação dos resíduos sólidos, porém, o que são efetivamente os resíduos sólidos?

Segundo o art. 3º, XVI da PNRS, *são todos os materiais que resultam das atividades humanas e que muitas vezes podem ser aproveitados tanto para reciclagem como para sua reutilização*. Neste sentido, pode-se dizer que a geração de resíduos sólidos é competência tanto de pessoas jurídicas (empresas fabricantes e comércio) quanto de pessoas físicas (consumidores), considerando ainda, que a destinação dos resíduos sólidos também abrange questões de cunho econômico, social e cultural.

Para o doutrinador e jurista Édis Milaré, a questão da destinação ambientalmente adequada dos resíduos sólidos é uma problemática extremamente complexa , pois *“o descarte sempre maior de resíduos; o despreparo dos municípios para gerir esta problemática e, particularmente a quase absoluta carência de educação ambiental ”*, e neste cenário de despreparo, depara-se com um dos resíduos sólidos alvo de grandes discussões na atualidade, o **PNEU**.

4.4.1 Pneus

O pneu é um dos componentes mais importantes de qualquer veículo automotor e sua etimologia deriva do latim *pneumáticus*, e do grego *πνευματικός*, que significa "sopro, cheio de ar", é responsável por suportar o peso da sua carga e fazer o contato com o solo transformando a força do motor em tração, o pneu também estabiliza o veículo e sua boa qualidade é parte coadjuvante da eficiência da frenagem.

Seu conceito, para o presente estudo, foi ratificado pela Resolução CONAMA n. 416 de 2009 em seu Art. 2º onde considera-se:

I – Pneu ou pneumático: componente de um sistema de rodagem, constituído de elastômeros, produtos têxteis, aço e outros materiais que quando montado em uma roda de veículo e contendo fluido(s) sobre pressão, transmite tração dada a sua aderência ao solo, sustenta elasticamente a carga do veículo e resiste à pressão provocada pela reação do solo.

II – Pneu novo: pneu, de qualquer origem, que não sofreu qualquer uso, nem foi submetido a qualquer tipo de reforma e não apresenta sinais de envelhecimento nem deteriorações, classificado na posição 40.11 da Nomenclatura Comum do Mercosul – NCM.

III - Pneu usado: pneu que foi submetido a qualquer tipo de uso e/ou desgaste, classificado na posição 40.12 da NCM, englobando os pneus reformados e os inservíveis.

IV - Pneu reformado: pneu usado que foi submetido a processo de reutilização da carcaça com o fim específico de aumentar sua vida útil, como: a) recapagem: processo pelo qual um pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem; b) recauchutagem:

processo pelo qual um pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem e dos ombros; c) remoldagem: processo pelo qual um pneu usado é reformado pela substituição de sua banda de rodagem, ombros e toda a superfície de seus flancos.

V - pneu inservível: pneu usado que apresente danos irreparáveis em sua estrutura não se prestando mais à rodagem ou à reforma. [...]

Classificado pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, por meio da NBR 10.004/2004, que classifica os resíduos quanto aos riscos potenciais ao meio ambiente e à saúde pública, o pneu é um resíduo de Classe II B – que agrupa os inertes, quando se tornam inservíveis, tratam-se de resíduo pós-consumo, por isso, não abarca o grupo de resíduos perigosos, como muitos acreditam ser.

5 RESOLUÇÃO N. 416, DE 30 DE SETEMBRO DE 2009.

Com a instituição da necessidade da destinação ambientalmente adequada dos resíduos sólidos, houve a necessidade de se regular alguns resíduos específicos, tal qual o pneu, considerando seu elevado tempo de decomposição ao natural, aproximadamente 600 anos.

O objeto desta Resolução são os pneus inservíveis e sua destinação final, ou seja, disciplina e gerencia o processo pós-consumo, logística reversa e seus responsáveis, considerando que a disposição inadequada gera um passivo ambiental, que se não tratado, resulta em sério risco ao meio ambiente e à saúde pública.

Destaca-se que a importação de pneus usados no Brasil é proibida, fato este ratificado por esta Resolução, assim, quando se fala em destinação de pneus inservíveis abarcados por este diploma, fala-se tão somente de pneus que tiveram seu desgaste de vida útil no Brasil, contudo, não se exige a responsabilidade dos importadores, que colocaram no mercado pneus novos, visto a liberdade de comércio internacional, apenas não se pode tratar como mecanismo de transferência o passivo ambiental de um país para outro.

Deste modo, o pneu quando usado, para aumentar sua sobrevida e por consequência, reduzir a produção deste resíduo, pode ainda ser reformado, contudo, ao apresentar dano ou risco irreparável a sua estrutura, se torna inserível, assim, conforme dispõe a Resolução CONAMA 416/09, necessita ser destinado de forma ambientalmente adequada.

No mais, a Resolução CONAMA 416/09, dispõe a obrigação específica do setor produtivo, leia-se, indústria de pneus (nacional ou importado), de recolher de pontos específicos e dar destinação ambientalmente adequada aos pneus inseríveis gerados no Brasil.

5.1 O Pneu Inserível

Muito se confunde o conceito de pneu inserível, uma vez que, este resíduo pode ter varias formas de reaproveitamento, como reforma, recapagem, recauchutagem, remoldagem até que se esgotem todas as formas de reutilização, ou através de danos irreparáveis, que o torna efetivamente inserível.

Os processos de reforma, recapagem, recauchutagem e/ou remoldagem são meios de prolongar a vida útil do pneu, com o objetivo de reduzir o passível ambiental causado por pneus inseríveis. Deve-se esclarecer que tais processos NÃO são meios de destinação e sim sobrevida do pneu. Conforme reza a Resolução CONAMA 416/09, em seu art. 2º, o pneu somente se torna inserível quando após o uso apresente danos irreparáveis em sua estrutura não se prestando mais à rodagem ou à reforma.

Diante desta definição, pode-se dizer que o pneu inserível é aquele que é de responsabilidade do fabricante ou importador proceder com a logística reversa e dar a destinação ambientalmente adequada.

5.2 A Logística Reversa no Brasil

A responsabilização pós-consumo, no vértice da responsabilidade compartilhada abrange diferentes agentes relacionados ao longo de todo o ciclo de vida do

produto, desde sua linha de fabricação e distribuição do produto, passando pela geração, transporte, armazenamento, consumo e destinação final. Neste raciocínio, implementou-se o sistema de logística reversa, que é um dos instrumentos positivados pela PNRS que valida a aplicação da responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos.

LEI N. 12.305, DE 2 DE AGOSTO DE 2010.

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, entende-se por:

XII - logística reversa: instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada [...]

O Decreto n 7.404, de 23 de Dezembro de 2010 regulamenta a atuação da PNRS, criando o Comitê Interministerial da Política Nacional de Resíduos Sólidos e o Comitê Orientador para a Implantação dos Sistemas de Logística Reversa.

O art. 13 deste Decreto define o que é logística reversa como um conjunto de ações para que ocorra a destinação final ambientalmente adequada do produto.

DECRETO N. 7.404, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2010.

Art. 13. A logística reversa é o instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado pelo conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada.

Já os artigos 5º, 6º e 7º do mesmo diploma, apresenta que os fabricantes, importadores, distribuidores, comerciantes, consumidores e titulares dos serviços públicos de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos como os responsáveis

pelo ciclo de vida dos produtos, ou seja, responsáveis pela Logística Reversa do produto, assim, pode-se dizer que a logística reversa consiste basicamente na devolução do produto ao gerador, uma vez que foi colocado no meio ambiente através das relações de consumo.

Por consequência, direcionar a responsabilidade pós-consumo e a obrigação do cumprimento da logística reversa somente ao fabricante, é afirmativa falsa, visto que a ele, compete sim o acompanhamento de todo o ciclo de vida do produto, desde a origem, ao longo de sua cadeia de produção, até a destinação final ambientalmente adequada, porém, para que o fabricante possa executar tais obrigações legais, se faz necessário à contribuição de todos os envolvidos, não podendo fugir, portanto, o princípio da responsabilidade compartilhada.

6 A LOGÍSTICA REVERSA DO PNEU INSERVÍVEL NO BRASIL

A disposição final do pneu inservível no Brasil é bastante problemática, pois se armazenados em aterros sanitários, seu volume dificulta a compactação, reduzindo a vida útil dos aterros bem como seu tempo de decomposição. Observa-se ainda, que sua disposição a céu aberto, por seu formato, comporta acúmulo de água e outros dejetos, que colocam em risco a saúde da população, visto a possibilidade de proliferação de doenças, como a dengue, por exemplo.

Diante desta problemática, em 1999, o CONAMA passou a legislar especificamente sobre a disposição inadequada de pneus inservíveis no Brasil, definindo as responsabilidades e conceituando cada etapa do processo de destinação.

A partir deste diploma, os fabricantes e importadores ficaram obrigados a operar a logística dando destinação ambientalmente adequada aos pneus inservíveis a partir de metas estabelecidas.

Ao longo dos anos, o CONAMA aprimorou a forma da disposição da obrigatoriedade da logística reversa, com a vigência atual da RESOLUÇÃO CONAMA 416/09, que revoga e atualiza as resoluções 258/99 e 301/02, além de impor a comprovação

junto ao IBAMA da quantidade de pneu produzido para que se calcule o equivalente estabelecido na meta de destinação.

O cálculo da meta e a obrigatoriedade dos apontamentos ao IBAMA é a mesma para fabricantes nacionais e importadores, não havendo diferença entre eles no âmbito produtivo. Atualmente, a meta de destinação a ser cumprida é calculada a partir da conversão em peso dos pneus comercializados no mercado de reposição, considerando o desconto de 30% em peso pelo fator de desgaste do pneu novo.

Como novidade, a resolução CONAMA 416/09 trás a necessidade de fabricantes e importadores em elaborar o Plano de Gerenciamento de Coleta, Armazenamento e Destinação de Pneus Inservíveis (PGP), que nada mais é do que um apanhado de ações e estratégia das fabricantes e importadoras no que se refere a coleta, armazenagem e destinação do pneu inservível.

O PGP pode ser elaborado e aplicado através de medidas individuais das fabricantes ou importadoras, contudo, pelo princípio da responsabilidade compartilhada, visa à adoção de medidas que envolvam também os agentes públicos e os consumidores.

Considerando a aplicabilidade da legislação em vigor e a necessidade da destinação ambientalmente adequada dos pneus inservíveis no Brasil, a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP, no contexto da Resolução CONAMA 416/09 e PNRs, criou em 2007 o “Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis – RECICLANIP”, que conta atualmente com mais de 1.000 (mil) áreas voluntárias e sem fins lucrativos que em parceria com o poder público ou agentes privados, armazenam temporariamente os pneus inservíveis para posterior coleta e destinação ambientalmente adequada.

6.1 A Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP

A ANIP - Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, fundada em meados dos anos de 1960, representa a indústria de pneus e câmaras de ar instalada no Brasil, que compreende 11 empresas e 20 fábricas instaladas nos Estados de São

Paulo (nove), Rio de Janeiro (três), Rio Grande do Sul (duas), Bahia (três), Paraná (duas) e Amazonas (uma).

A ANIP atua no interesse das fabricantes associadas em ações como na defesa contra atos ilegais no território nacional e a não realização da logística reversa por parte de alguns importadores, visto que tem a mesma responsabilidade aplicada a indústria nacional.

Ao longo dos anos, o programa implementado pela ANIP, foi se ampliando e se profissionalizando com atuação em todas as regiões do País, o que levou os fabricantes a criar uma entidade voltada exclusivamente para a coleta e destinação de pneus no Brasil.

Em 2007 a ANIP criou a RECICLANIP, voltada para a coleta e destinação de pneus inservíveis no País. Originária do Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis, de 1999, a RECICLANIP é considerada uma das principais iniciativas na área de pós-consumo da indústria brasileira.

6.1.1 RECICLANIP

A RECICLANIP é uma entidade sem fins lucrativos, mantida pela indústria nacional de pneus para cuidar exclusivamente da coleta e destinação de pneus inservíveis em todo o país. Criada em 2007, para consolidar o programa nacional de coleta e destinação de pneus inservíveis, a RECICLANIP, tem como atividade única e exclusivamente atender a resolução 416/09 do CONAMA, que regulamenta a coleta e destinação dos pneus inservíveis e posteriormente a PNRS.

Pelo Princípio da Responsabilidade Compartilhada, quando um pneu chega ao fim de sua vida útil, ou seja, não pode mais continuar rodando em um veículo, ele deve ser deixado em local apropriado (ponto de coleta), seja ele um estabelecimento comercial como uma revenda de pneus e borracharia ou um Ponto de Coleta de Pneus da Prefeitura Municipal.

Neste sentido, o processo de Logística Reversa dos Pneus Inservíveis, gerido pela RECICLANIP é totalmente custeado pela indústria nacional de pneus, e é considerada uma das maiores iniciativas da indústria brasileira na área de responsabilidade pós-consumo e demonstra a responsabilidade da indústria de pneumáticos com as questões ambientais e com o estabelecimento de condições que permitam o desenvolvimento sustentável do País, valorizando, sobretudo, a preservação da natureza e a qualidade de vida e o bem-estar da população.

Neste cenário, a RECICLANIP em 2012 foi premiada no evento internacional RIO+20 como uma das maiores iniciativas da indústria brasileira no tocante a responsabilidade pós-consumo.

6.1.2 A operação do sistema de logística reversa de pneus inservíveis no Brasil

A operacionalização do sistema de logística reversa de pneus inservíveis no Brasil ocorre por etapas, as quais atendem ao princípio da responsabilidade compartilhada desde o consumidor, comerciante/distribuidor e fabricante e importador, estabelecido pela PNRS. As etapas encontram-se detalhadas a seguir.

COLETA - O consumidor devolve o pneu usado e/ou inservível no Ponto de Coleta, os quais são instalados e gerenciados pelos Municípios nos termos dos convênios entabulados com a RECICLANIP. Os chamados Pontos de Coleta são referências logísticas para atender o município onde está instalado ou o agrupamento de outros municípios, conforme o potencial de geração de pneus inservíveis, acessibilidade e capacidade de armazenamento.

Um dos principais instrumentos utilizados para instalar um Ponto de Coleta é o convênio celebrado com as Prefeituras Municipais, o que não exclui a utilização dos pontos de comercialização e estruturas de terceiros para a implantação dos Pontos de Coleta. Na formalização da instituição do Ponto de Coleta, o órgão competente, municipal ou estadual, emite um Laudo de Vistoria atestando que o local está apto a receber e armazenar temporariamente pneus inservíveis, sem comprometimento ao meio ambiente e à saúde pública.

ARMAZENAMENTO E TRANSPORTE – A armazenagem de pneus inservíveis se utiliza de estrutura dos Pontos de Coleta conveniados a RECICLANIP e o transporte ocorre sempre que alcançado um volume mínimo de pneus, de aproximadamente 13 t ou 2.000 (dois mil) pneus de passeio ou 300 (trezentos) pneus de caminhão ou ônibus ou ainda um proporcional misto.

Estes pontos de coleta devem estar em conformidade com os requisitos legais, não sendo admitido o armazenamento de pneus a céu aberto. Cabe mencionar que o controle é feito pelo administrador do Ponto de Coleta, atribuição que cabe à Prefeitura Municipal, É importante destacar, que conforme dispõe a Resolução CONAMA 416/09, os municípios com população igual ou superior a 100.000 (sem mil) habitantes, é obrigatório a implantação de um ponto de coleta para armazenagem de pneus inservíveis.

DESTINAÇÃO FINAL – Alcançado o volume mínimo de pneus inservíveis no Ponto de Coleta, o administrador do Ponto deve comunicar a RECICLANIP para que esta proceda ao recolhimento dos pneus e ao encaminhamento destes à destinação final ambientalmente adequada, realizada por empresas devidamente autorizadas e licenciadas pelos órgãos ambientais estaduais e reconhecidas pelo IBAMA. Nesse passo, é imperioso reafirmar que as ações atualmente implementadas pela RECICLANIP para a logística reversa dos pneus inservíveis se encontram em conformidade com a legislação vigente bem como se fazem valer do princípio da responsabilidade compartilhada.

6.2 A Destinação Ambientalmente Adequada

Considerando a necessidade de reduzir o passivo ambiental que os pneus descartados de maneira irregular representam ao meio ambiente, se faz necessária a criação de soluções para coleta, transporte, armazenagem, reciclagem e destinação final ambientalmente adequada desses materiais.

No Brasil, as exigências e definições de Destinação Ambientalmente Adequada estão reguladas pela Resolução CONAMA 416/09. A necessidade de regular tal matéria, se deu, pois quando dispostos de maneira irregular, os pneus servem de

local para proliferação de vetores, tais como dengue, zika e chikungunya. Contudo, é importante destacar que o aterramento de resíduos sólidos não é uma solução, pois ocupam um grande volume nos aterros sanitários e dificultam a operação de recobrimento e compactação.

Em linhas gerais, até dezembro de 2018, as fabricas nacionais de pneus desde 1.999, investiram mais de R\$ 917,9 milhões de reais na coleta e destinação aproximadamente 898 milhões de pneus de pneus inservíveis.

Para a Resolução CONAMA 416/09, destinação ambientalmente adequada de pneus inservíveis esta prevista no art. 2º, VI.

RESOLUÇÃO N. 416, DE 30 DE SETEMBRO DE 2009.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Resolução, considera-se:

VI - destinação ambientalmente adequada de pneus inservíveis: procedimentos técnicos em que os pneus são descaracterizados de sua forma inicial, e que seus elementos constituintes são reaproveitados, reciclados ou processados por outra(s) técnica(s) admitida(s) pelos órgãos ambientais competentes, observando a legislação vigente e normas operacionais específicas de modo a evitar danos ou riscos à saúde pública e à segurança, e a minimizar os impactos ambientais adversos.

Para que a atividade de uma empresa possam ser consideradas como destinação final de pneus, essas empresas devem se cadastrar no Castro Técnico Federal (CTF) do IBAMA, bem como estarem devidamente licenciadas pelos órgãos locais competentes. No Brasil, as formas homologadas pelo IBAMA como destinação ambientalmente adequada dos pneus inservíveis são:

(i) CO-PROCESSAMENTO - Pelo seu alto poder calorífico, os pneus inservíveis são largamente utilizados como combustível alternativo em fornos de cimenteiras, em substituição ao coque de petróleo.

(ii) LAMINAÇÃO - Nesse processo, os pneus não-radiais são cortados em lâminas que servem para a fabricação de percintas (indústrias moveleiras), solas de calçados, dutos de águas pluviais etc

(iii) ARTEFATOS DE BORRACHA - A borracha retirada dos pneus inservíveis dá origem a diversos artefatos, entre os quais tapetes para automóveis, pisos industriais e pisos para quadras poliesportivas

(iv) ASFALTO-BORRACHA - Adição à massa asfáltica de pó de borracha oriundo da trituração de pneus inservíveis. O asfalto-borracha tem uma vida útil maior, além de gerar um nível de ruído menor e oferecer maior segurança aos usuários das rodovias.

Neste passo, anualmente, é publicado pelo IBAMA o "Relatório de Pneumáticos", sendo o último publicado o "Relatório de Pneumáticos 2018" o qual, foi estabelecida a meta em toneladas de destinação de pneumáticos para os grupos de fabricantes e importadores, considerado o período de janeiro a dezembro de 2017, que em síntese, o órgão ambiental fiscalizador reconheceu, novamente, a realização das obrigações constantes da legislação pós-consumo de pneumáticos com relação às empresas fabricantes, motivo pelo qual as associadas da RECICLANIP encontram-se em cumprimento com as metas estabelecidas pelo IBAMA, *"Os fabricantes de pneus novos alcançaram 101,78% da meta de destinação estabelecida para 2017, enquanto os importadores cumpriram com 92,75% da meta estipulada"*.

Em caráter ilustrativo, com base no "Relatório de Pneumáticos", é possível notar que as empresas importadoras, apesar de terem a mesma responsabilidade que as fabricas nacionais, não vêm cumprindo com sua obrigação legal, deixando um passivo acumulado de mais de 268 mil toneladas de pneus inservíveis sem destinação ambientalmente adequada, conforme detalhamento abaixo.

Em contra partida, fazendo a mesma análise do volume de coleta e destinação, é possível notar que as fabricantes nacionais, no período de 2011 à 2017 coletaram e destinaram mais 77 mil toneladas além da sua meta legal, o que significa dizer que aproximadamente 8,5 milhões de unidades de pneus de passeio saíram do meio ambiente independente do estrito cumprimento do texto legais, exclusivamente as custas das fabricas nacionais.

7 A MANUTENÇÃO DA RESOLUÇÃO CONAMA 416/09 APÓS A PNRS

Inicialmente, é necessário relembrar que o CONAMA é o órgão executivo do SISNAMA, ou seja, possui por atribuição objetiva realizar consultas e deliberações, tais como prescrever ou legislar sobre atividades potencialmente prejudiciais ao meio ambiente. Sua competência normativa esta atrelada a normas e critérios que disciplinem questões de cunho ambiental e agentes poluidores, bem como para que se alcance a execução de uma determinada lei.

A promulgação da PNRS em 2010, não recua o valor e a vigência da Resolução CONAMA 416/09 uma vez que ambas tratam da disposição inadequada, logística reversa e destinação ambientalmente adequada dos pneus inservíveis no Brasil, fato este que pode-se dizer que uma permite e garante a execução da outra.

No que diz respeito a legalidade e constitucionalidade das Resoluções emitidas pelo CONAMA, Luiz Fernando Villares elucida:

“Não há maior segurança jurídica demonstrada pelo funcionamento por 25 anos ininterruptos de um sistema normativo pleno de legitimidade democrática, por congregar diferentes representantes do Estado e da sociedade, sendo aceito por todos de forma inquestionável em suas bases e princípios. Um sistema que luta pela efetividade da Constituição da República de 1988 e pelo respeito à legislação ambiental brasileira, tendo a gloriosa tarefa de traduzir os princípios e regras gerais na matéria ambiental em resoluções para execução de uma Política Nacional do Meio Ambiente pela União, Estados, Municípios e pelo conjunto da sociedade”.

Por consequência, pode-se afirmar que não há ilegitimidade na atuação legislativa do CONAMA, uma vez que não fere matéria constitucional, e sim, fundamenta e explica à atuação e abrangência das normas, regulando sua aplicação, no tocante a esfera ambiental, que é direito fundamental garantido pela Constituição Federal de 1988.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A crescente demanda nas relações de consumo ocasionada pela necessidade de autoafirmação humana e a falta de preocupação com a natureza, acarreta em danos, de forma desenfreada e sem nenhum critério de proteção ao meio ambiente.

O meio ambiente ecologicamente equilibrado é direito fundamental garantido e previsto na Constituição Federal, o qual prevê e estabelece condições adequadas para gerações atuais e futuras.

O presente estudo trouxe a visão de que para garantir o meio ambiente ecologicamente equilibrado no tocante à destinação ambientalmente adequada de pneus inservíveis, é necessário que todos os entes da cadeia estejam em sincronia, visto o princípio da responsabilidade compartilhada.

Considerando que resguardar o meio ambiente é obrigação de todos, não exime-se o poder público e a sociedade, que unidos as fabricantes e importadoras, em prol de uma qualidade de vida (atual e futura), deve-se repensar nos hábitos de consumo e as necessidades reais, fazendo planejamento de consumo.

Destaca-se que o estudo em tela, trouxe as ações da indústria de pneus no Brasil, para o cumprimento e a manutenção da Logística Reversa do Pneu Inservível, previstas na Resolução CONAMA 416/09 e ratificada pela Lei Federal n. 12.305/10 – PNRS e com os estudos apresentados, pode-se afirmar que não há ilegitimidade na atuação legislativa do CONAMA, uma vez que não fere matéria constitucional, e sim, fundamenta e explica à atuação e abrangência das normas, regulando sua aplicação, no tocante a esfera ambiental, que é direito fundamental garantido pela Constituição Federal de 1988.

Neste sentido, o art. 225 da CF/88 que aduz sobre a todas as pessoas possuem direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, a atividade exercida pelo CONAMA funciona justamente como executor de tal dispositivo, o qual foi novamente confirmado pela PNRS.

Assim, é possível concluir que somente com políticas conjuntas tornaram-se efetivas as medidas de combate a degradação ao meio ambiente oriundas de relações de consumo.

9 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10004: Resíduos Sólidos – classificação – elaboração. Rio de Janeiro, 2004.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE PNEUMÁTICOS – ANIP. Disponível em: < <http://www.anip.org.br/> >.

ASSOCIAÇÃO RECICLANIP. Disponível em: < <http://www.reciclanip.org.br/v3/>>.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm >

_____ Decreto nº. 7.404, de 23 de dezembro de 2010. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7404.htm>.

_____ Lei nº. 6.938, de 31 de agosto de 1981. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938compilada.htm>.

_____ Lei nº. 12.305, de 2 de agosto de 2010. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Lei/L12305.htm>.

_____ Resolução CONAMA nº. 416, de 30 de setembro de 2009. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=616>>.

_____ Resolução CONAMA nº. 23, de 12 de dezembro de 1996. Disponível em: < <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=222>>.

_____ Resolução CONAMA nº. 235, de 7 de janeiro de 1998. Disponível em:

<http://www.mma.gov.br/port/conama/legislacao/CONAMA_RES_CONS_1998_235.pdf>.

_____ Poder Judiciário do Estado do Rio Grande do Sul - Agravo de Instrumento Nº 70056988405, Quarta Câmara Cível, Relator: Alexandre Mussoi Moreira, J. em 04/12/2013.

_____ Poder Judiciário do Estado do Rio Grande do Sul - Agravo de Instrumento Nº 70057799678, Quarta Câmara Cível, Relator: Alexandre Mussoi Moreira, J. em 26/02/2014

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. Estudos sobre direitos fundamentais. Coimbra: Coimbra Editora, 2004.

CARMO, Gisely Maria. Responsabilidade Pós-Consumo para Pneus: Oportunidades e Desafios. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) – Faculdades Osvaldo Cruz, São Paulo, 2011

CHAGAS, Ana Paula. A ilegalidade das normas editadas pelo CONAMA. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2009-out-11/conama-usurpa-competencia-outros-poderes-editar-normas>>

DIAS, J. A.; FILHO, A. M. M. Os Resíduos Sólidos e a Responsabilidade Ambiental Pós-consumo. 2006. Disponível em: < https://www.akarilampadas.com.br/pdf/responsab_pos_consumo.pdf >.

GOLDMANN, Lucien. Sociologia do Romance. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1967.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS

RENOVÁVEIS – IBAMA. Relatório de Pneumáticos. Disponível em:

< file:///C:/Users/Admin_ici/Downloads/relatorio%20pneumaticos%20-%202015.pdf >.

JARDIM, Arnaldo; YOSHIDA, Consuelo e FILHO, José Valverde Machado. Política Nacional, gestão e Gerenciamento de Resíduos Sólidos. São Paulo: PUC Manole, 2012.

LEMOS, Patrícia Faga Iglecias, Resíduos Sólidos e Responsabilidade Civil Pós-Consumo. 2. Ed. São Paulo: Editora RT, 2012.

MATTOS, Beatriz Ribeiro Galante Abrahão de; e SOUZA, Janaina Marcos. Da constitucionalidade formal e material das resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente. Âmbito Jurídico. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6813.

MAY, Peter; LUSTOSA, Maria Cecilia; VINHA, Valeria da. Economia do Meio Ambiente. São Paulo: Saraiva, 2010.

MILARÉ, Edis. Direito do ambiente. 3ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004

PINZ, Greice Moreira. A responsabilidade ambiental pós-consumo e sua concretização na jurisprudência brasileira. Revista de direito ambiental, São Paulo, vol. 65, jan. 2012.

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. Direito constitucional ambiental: (estudos sobre a constituição, os direitos fundamentais e a proteção do ambiente). São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

SINNOTT, Alice Pereira. A Aplicabilidade da Lei n. 12.305/2010 Sob o Vies do Princípio da Responsabilidade Compartilhada. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Pontifícia Universidade Católica, Rio Grande do Sul, 2012.

Disponível em:

http://www3.pucrs.br/pucrs/files/uni/poa/direito/graduacao/tcc/tcc2/trabalhos2012_2/alice_sinnott.pdf