



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

<b>COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL</b>			
<b>EVENTO:</b> Audiência Pública	<b>REUNIÃO N°:</b> 0917/17	<b>DATA:</b> 11/07/2017	
<b>LOCAL:</b> Plenário 8	<b>INÍCIO:</b> 14h16min	<b>TÉRMINO:</b> 17h04min	<b>PÁGINAS:</b> 58

**DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO**

MILTON FAVARO JUNIOR - Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus — ABIDIP.  
JOEL CUSTÓDIO - Diretor-Administrativo da Strasse Reciclagem de Pneus.  
MARCELO GUADALUPE REZENDE - Gerente-Geral da Racri Indústria de Reciclagem.  
SÉRGIO SODRÉ - Diretor-Executivo da Ecotires.  
SHIROCHI ITAMI - Sócio-proprietário da Progomme Indústria e Comércio Ltda.

**SUMÁRIO**

Debate sobre a situação das empresas de reciclagem de pneus no Brasil.

**OBSERVAÇÕES**

Houve intervenções inaudíveis.  
Houve exibição de imagens.  
Houve exibição de vídeo.  
Durante a reunião, fez uso da palavra a Sra. Valdomira Kuniyoschi, como representante da Progomme Indústria e Comércio Ltda.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Nilto Tatto) - Boa tarde, senhoras e senhores

Declaro aberta a presente reunião de audiência pública da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável destinada a debater a situação das empresas de reciclagem de pneus no Brasil.

O requerimento para realização deste evento é de autoria do Deputado Carlos Gomes, que já está aqui ao meu lado, para o qual, após fazer esta abertura, vou passar, com prazer, a presidência da reunião, até porque ele é Vice-Presidente da Comissão.

Comunico a todos que o evento está sendo transmitido ao vivo pela Internet e poderá ser gravado pela *TV Câmara*, para ser exibido posteriormente na grade de programação da emissora.

Convido a ocupar a Mesa o Sr. Joel Custódio, Diretor-Administrativo da Strasse Reciclagem de Pneus, a quem agradeço por aceitar o convite; o Sr. Marcelo Guadalupe Rezende, Gerente-Geral da Racri Indústria de Reciclagem, de Betim, Minas Gerais, a quem também agradeço por aceitar o convite; o Sr. Sérgio Sodré, Diretor-Executivo da Ecotires Solu es Ambientais Ltda., a quem tem também agradeço; o Sr. Milton Favaro Junior, Diretor-Executivo da ABIDIP — Associa o Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus; e o Sr. Shirochi Itami, Sócio-proprietário da Progomme Indústria e Comércio Ltda., de Triunfo, Rio Grande do Sul. Assim ele que chegar, integrar  a Mesa também.

Prestados esses esclarecimentos iniciais, concederei a palavra a cada convidado por até 15 minutos, visto que, após as palestras, iniciaremos os debates. Desde já, agradeço e peço que cada convidado observe o tempo proposto para sua exposi o. Existe um cron metro à esquerda deste plenário para orientá-los nesse sentido.

Informo aos palestrantes, Parlamentares e demais presentes que esta Comissão promover  um debate interativo nesta audiência pública, por meio do portal e-Democracia, ferramenta interativa da Câmara dos Deputados.

Servidores desta Comissão estão encarregados de moderar as perguntas dos internautas que acompanham esta audiência pública, as quais serão respondidas por nossos convidados e pelos Parlamentares ao final do debate.



Aqueles que desejarem ter acesso à rede *wi-fi* de Internet podem retirar as senhas nas portarias desta Casa.

Informo que esta reunião está sendo gravada. Por isso, solicito aos palestrantes o obséquio de sempre utilizarem o microfone para suas intervenções.

Peço ainda aos palestrantes que assinem autorização para que a Câmara dos Deputados publique suas exposições e utilize suas imagens para transmissão, pela Internet, no programa desta Casa.

Senhoras e senhores convidados, Sras. e Srs. Deputados, esta Comissão tem-se dedicado intensamente a debater a gestão de resíduos no País, principalmente em virtude dos inúmeros desafios colocados pela Lei nº 12.305, de 2010, que aprovou a Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Algumas regras têm exigido esforço ímpar, tanto dos gestores públicos, quanto da iniciativa privada, o que não passa despercebido por esta Casa. Tão importante quanto aprovar leis no Parlamento é acompanhar os efeitos que elas produzem no meio ambiente e na sociedade.

Com este intuito, hoje debateremos um dos segmentos abrangidos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos: os pneus. Os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de pneus são obrigados por lei a estruturar e a implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos.

A logística reversa é um instrumento que melhor ilustra a responsabilidade compartilhada pela gestão de resíduos, e as empresas recicladoras, neste cenário, têm função preponderante para a eficácia do processo.

De acordo com os dados da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, a cada cem pneus que são trocados no Brasil, 55 são levados de volta pelos proprietários para uso como estepe ou outra utilização; os outros 45 acabam nos postos de coleta, por não terem mais condições de uso; destes, 67% são utilizados como combustível alternativo em fornos da indústria de cimento, gerando energia para a fabricação de clínquer, a principal matéria-prima do setor. Os 33% restantes vão para a reciclagem e dão origem a produtos, como pisos de quadras esportivas, gramas sintéticas, tapetes de automóveis e solas de sapatos.



Devido ao seu potencial poluidor e o longo do tempo necessário à sua decomposição, esses resíduos já contavam com normas próprias antes mesmo da Política Nacional de Resíduos Sólidos. Em 1999, a Resolução nº 258 do CONAMA — Conselho Nacional do Meio Ambiente, considerada o embrião da logística reversa, estabeleceu metas progressivas de recolhimento e destinação final de pneus inservíveis. Em 2002, exigia-se que, para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus importados, as empresas fabricantes importadoras deveriam dar destinação final a um pneu inservível.

Em dado momento, exigiu-se destinação para um número maior de pneus do que o número de produtos vendidos no intuito de eliminar quaisquer passivos existentes. Desde 2009, com a edição da Resolução CONAMA nº 416, essa relação já é de um para um, ou seja, para cada pneu novo comercializado para o mercado de reposição, as empresas fabricantes ou importadoras deverão dar destinação adequada a um pneu inservível.

Os fabricantes e os importadores de pneus novos são, então, obrigados a instalar pontos de coleta de pneus usados, podendo envolver, nessa operação, os pontos de comercialização de pneus, os Municípios, os borracheiros e outros.

O Sistema de Logística Reversa funciona por meio de parcerias, em geral, Prefeituras que possam disponibilizar áreas de armazenamento temporário para os pneus inservíveis.

Segundo a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos — ANIP, a indústria nacional de pneus vem fazendo sua parte na gestão ambiental. Somente em 2016 o setor previu investimento na ordem de 100 milhões de reais com reciclagem. Com ações estruturadas, o setor já chegou à marca de 4 milhões de toneladas de pneus recolhidos desde o início do programa. Esse número equivale a 821 milhões de pneus de carro de passeio. Desde 2010, ano do primeiro relatório do IBAMA, a Reciclanip, uma iniciativa da indústria de pneus, vem ultrapassando sua meta de logística. Em 2015, por exemplo, alcançou o resultado de 101,7% de recolhimento e destino correto de pneus. Como se vê, o desafio é enorme, mas a organização do setor mostra ser possível cumpri-lo, com responsabilidade e empenho.



Teremos a oportunidade de ouvir das empresas envolvidas um panorama sobre o assunto na data de hoje.

Eu quero já passar a palavra e a Presidência ao Deputado Carlos Gomes, especialista da área, militante da área de reciclagem, que, com orgulho, temos não só como membro, mas também como Vice-Presidente desta Comissão. Portanto, como entendido da área, tenho o prazer de passar a V.Exa. a palavra e também a Presidência da Mesa, para que dê continuidade a esta audiência pública.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Boa tarde a todos.

Quero cumprimentar o Presidente da Comissão de Meio Ambiente, Deputado Nilton Tato. S.Exa. diz que eu sou um especialista da área, mas, na verdade, eu sou apenas um militante da área e apaixonado pela causa desde a infância. Desde os meus 8 anos, cato produtos recicláveis para vender e sobreviver.

Hoje entendo a importância de reestruturar tudo isso como cadeia, tendo como foco principal o aspecto econômico, depois o social e, por último, o ambiental. Hoje isso está invertido, hoje o foco principal é: primeiro, o ambiental, depois o social e, por último, quando dá, o econômico, razão pela qual ainda não conseguimos fazer com que toda a reciclagem, que é tão importante para o nosso País, sob os seus três aspectos, tenha conseguido se reestruturar e mostrar todo seu potencial nos aspectos econômico e social, na geração de emprego, para que sobre disso o mínimo do mínimo de rejeitos e para que estes sejam ambientalmente adequados.

Portanto, eu quero agradecer ao Deputado Nilton Tato, que me fez o convite para ser Vice-Presidente desta Comissão, Comissão que muito me honra e orgulha.

Registro também a presença do Deputado Ricardo Izar, membro atuante e permanente desta Comissão. Agradeço a presença do Deputado Ricardo Izar.

Faço também um agradecimento a todos os convidados: Sérgio Sodré, Joel Custódio, Marcelo Guadalupe e também Milton Junior. Muito obrigado a todos os debatedores.

Não vou fazer um apanhado, até porque o Deputado já fez. Só quero destacar que esta audiência pública faz parte de um cronograma de trabalho da Frente Parlamentar em Defesa da Cadeia Produtiva da Reciclagem. Nós já ouvimos várias indústrias do ramo e agora vamos ter separadamente, em audiência pública, um diagnóstico de como anda cada setor dessa atividade.



Hoje ouviremos representantes do setor dos pneus, que vão falar sobre como está a situação do acordo setorial para a logística reversa dos pneus. Como anda esse acordo? Ele foi feito? Daquilo que é comercializado no Brasil, como já foi colocado, quanto consegue voltar, via logística reversa, para a cadeia produtiva? Quanto sai dos vazadouros, como chamamos aqueles meios para onde costumam ser destinados esses recicláveis, esses pneus? Quanto é tirado de lá pelo sistema produtivo que utiliza os pneus inservíveis?

Então, eu tenho certeza que os senhores irão nos apresentar esse diagnóstico e também qual a quantidade de recursos que essa cadeia gera e injeta na nossa economia, quantas empresas há no País e quais são os desafios, os entraves que nós temos que vencer para que sobretudo essa cadeia da reciclagem dos pneus inservíveis possa contribuir para toda a cadeia produtiva. Eu não sei se os senhores têm todos esses dados, ou se, entre os senhores, alguém pode nos informar.

Eu creio que o potencial de contribuição da cadeia de reciclagem de pneus inservíveis não seja pouca coisa, porque a nossa frota de veículos no Brasil só cresce. A cada instante, é fabricado um automóvel. Eu não sei quantos carros as montadoras conseguem produzir por segundo, por minuto, por hora. E, se em cada automóvel há pelo menos 4 pneus — se formos falar em caminhões, há caminhões com 16, 18 pneus —, por aí nós imaginamos o tamanho do problema.

Recentemente, em uma cidade do Rio Grande do Sul chamada Ernestina, foi encontrado um depósito clandestino de pneus com cerca de 1 milhão de pneus, se não me falha a memória.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Eram 140 mil pneus, o que equivalia a mais de 1 milhão de quilos. Isso foi o que encontramos em um depósito clandestino, em um dos vazadouros que existem. Todos esses pneus deveriam estar na cadeia produtiva.

Então, esses são os desafios que temos, cujo panorama iremos buscar aqui. Depois vamos traçar as ações que precisamos realizar para ajudar esse setor, que eu creio ser importantíssimo para a nossa economia.

Bem, já foi dito que cada palestrante terá 15 minutos.



Abusando da democracia, eu gostaria de consultá-los sobre qual dos senhores gostaria de iniciar. *(Pausa.)*

Tem a palavra o Sr. Milton Favaro Junior, Diretor-Executivo da Associação Brasileira dos Importadores e Distribuidores de Pneus — ABIDIP, por 15 minutos.

**O SR. MILTON FAVARO JUNIOR** - Inicialmente, eu quero agradecer a presença de todos. É com muito prazer que reunimos aqui alguns recicladores do Brasil, e alguns deles são nossos conhecidos. E é bom que estejam presentes vários Estados, sem repetição. Isso é muito bom para entendermos o cenário.

Como a Comissão mencionou algo a respeito do que é reciclado e do que não é reciclado da sobra de pneus, eu vou dividir em duas etapas o que vou falar.

Meu intuito principal é tratar do cenário da reciclagem de pneus como empreendimento, definindo como ela está dentro do País, qual a sua importância, se precisa de ajuda ou se está tudo ótimo. Esse é o primeiro cenário que vou abordar, e eu vou explicar por que eu dou tanta importância a isso.

Em segundo lugar, vou apresentar nossa opinião em relação a haver sobra de pneus ou não. Vou deixar isso um pouquinho mais para frente.

Então, nós vamos deixar os dois assuntos bem claros para todos os que estão nos assistindo tanto presencialmente quanto via Internet.

Quero salientar que a ABIDIP é uma associação que não reúne 100% dos importadores do Brasil. E não há um corpo especializado em reciclagem dentro da sua associação. Nós fazemos a união entre os importadores e os recicladores, para que haja entre eles um acordo, um contrato, e eles façam um trabalho para solucionar a questão do meio ambiente, que é regulamentada por lei federal.

Nós não temos uma entidade responsável pela contratação de caminhões para fazer a retirada do pneu. A associação não tem essa prerrogativa legal nem teria condição financeira para fazer isso dentro do escopo atual. Por outro lado, a indústria nacional possui entidade especializada em buscar os pneus ou fazer acordo com transportadoras, e eles coordenam essa questão. Então, as funções dessa entidade especializada são diferentes das da associação.

Nós tivemos várias reuniões no Brasil inteiro e com o Ministério Público e sempre tivemos que esclarecer isso, porque o próprio Ministério Público às vezes



confundia e entendia que nós e a entidade das fabricantes nacionais éramos o mesmo. Não. Nossas funções são um pouco diferentes.

Posto isso, eu acho que é de suma importância comentar, aproveitando o gancho do Deputado Carlos Gomes, a menção em relação ao acordo setorial. Eu vou tratar disso no final, mas, já que ele colocou a questão agora e o assunto está latente, acho importantíssimo dizer que não existe acordo setorial de pneus em andamento para o qual tenha sido chamada sequer uma recicladora do Brasil ou quiçá a ABIDIP, que representa uma boa parte dos importadores.

Eu fiquei sabendo que existiria um acordo setorial por uma promotoria pública do Estado de São Paulo, a qual me fez menção dele e pediu para eu me inteirar do assunto junto ao Ministério do Meio Ambiente, e assim o fiz. Demorou, mas consegui ter uma reunião com a pessoa responsável no Ministério. E, segundo a informação que ela me passou, não havia acordo setorial em andamento, eles estavam colhendo informações.

Posto isso, eu quero só deixar clara uma questão inclusive pessoal, como cidadão brasileiro, não só como presidente da ABIDIP: é impossível fazer, no Brasil, um acordo setorial de pneus e logística reversa de pneus sem chamar o reciclador. Eu acho que está na hora de o Brasil tratar melhor o empreendimento chamado reciclagem de pneus. Sem ele, o pneu vai parar no rio, no lixo e em um monte de outros lugares onde poderá ocasionar zika, dengue, entre outros problemas.

O pneu tem a chance de ser o novo alumínio do Brasil. Ele pode, inclusive, vir a fazer falta, de tanto subproduto que pode ser feito a partir dele. Ele não serve só para a queima, uma matriz energética que todo mundo sabe que existe no Brasil. Essa é a sua principal destinação hoje. Porém, a ABIDIP preza por novos projetos. Há recicladoras parceiras nossas que colocam piso; outras fazem pó de asfalto-borracha, o nosso foco principal; outras, ainda, fazem cone de segurança; e há aquelas que fazem pirólise, um processo muito limpo que resulta em óleo, energia e “n” outros derivados — haverá uma palestra aqui em que vai falar sobre isso.

Então, não estou querendo dizer que a queima não deve existir. Ela existe e deve existir, porque, se ela não acontecer, haverá uma sobra de pneus gigantesca no Brasil. E todas as cimenteiras que utilizam a queima de pneu como matriz



energética têm seus fornos aprovados pelo IBAMA, tem toda a sua estrutura já devidamente aprovada, então, não vejo algum problema em relação a isso.

Posto isso, eu quero só colocar a questão da Lei nº 12.305, de 2010, que rege o tema. Como estamos falando com a Internet, com certeza há muitas pessoas que a desconhecem. Então, eu acho que vale a pena fazer um breve comentário, apesar de eu ter a segurança de que os nobres Deputados e também as pessoas especializadas que estão aqui na Casa têm total conhecimento da lei. Peço desculpas se algo ficar um pouco repetitivo diante do conhecimento de vocês, mas é necessário falar, em virtude de a audiência estar sendo transmitida ao vivo.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

A Lei nº 12.305, no art. 7º, incisos VI e VII, fala sobre o incentivo à indústria reciclagem, cujas empresas, como já mencionei, são essenciais para o destino e transformação dos pneus no meio ambiente. Elas desenvolvem novos produtos, tecnologias e serviços com pneus, como nós já comentamos.

O inciso VII fala da gestão integrada de resíduos sólidos. O que é gestão integrada? Como consta no comentário da própria lei, é a administração que envolve todos os atores sociais responsáveis pela correta destinação. Ou seja, é o conjunto de ações voltadas para a busca de soluções para os resíduos sólidos, considerando as dimensões políticas, econômicas, ambiental, cultural e social.

O inciso VIII traz o seguinte objetivo da Política Nacional de Resíduos Sólidos: *“articulação entre as diferentes esferas do poder público, e destas com o setor empresarial, com vistas à cooperação técnica e financeira para a gestão integrada de resíduos sólidos”*.

Eu não vou fazer comentários, vou apenas ler isso aqui, porque eu acho que as outras palestras vão deixar muito claro se há ou não apoio financeiro, se há ou não viabilidade econômica dentro dos seus próprios negócios.

Ainda no art. 7º, o inciso XI fala em prioridade nas aquisições e contratações governamentais para produtos reciclados e recicláveis e para bens, serviços e obras que considerem critérios compatíveis com padrões de consumo social e ambientalmente sustentáveis. Eu acho nós deveríamos dar mais atenção a isso. Todos os Estados e a União deveriam dar mais atenção a esse inciso XI do art. 7º da Lei nº 12.305, porque existe uma possibilidade de desenvolvimento de muito



material que pode ser utilizado pelos entes públicos, a partir de licitações, fora uma série de outros benefícios que podem surgir para o Brasil, para a sociedade.

O inciso XII fala da integração dos catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis nas ações que envolvam a responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos.

Isso trata da inclusão social. Em um dos exemplos que vai ser mencionado, existe um acordo com cooperativas de catadores. Nós devemos intensificar isso.

Apesar de eu considerar que o pneu tenha um volume razoável, ele às vezes não fica viável nessa coleta, mas nós já tivemos experiências no Estado do Paraná, no ano passado, que deram certo; existe uma experiência que está sendo desenvolvida no interior de São Paulo, que está em andamento. Eu acho que isso deve ocorrer, porque nós estamos falando de inclusão social, de um trabalho social com que todo cidadão brasileiro deveria se preocupar.

*Art. 7º.....*

*XVI - incentivo ao desenvolvimento de sistemas de gestão ambiental e empresarial voltados para a melhoria dos processos produtivos e ao reaproveitamento dos resíduos sólidos, incluídos a recuperação e o aproveitamento energético;*

Esse é o caso da pirólise. Acredito que vai ocorrer algum comentário sobre a pirólise. Se não, há pessoas que conheço na plateia que entendem muito bem de pirólise. Existe isso na lei e já existe no Brasil, e, às vezes, o Governo não sabe. E esse pessoal está falando em fechar as portas. Entre sete e oito empresas, que estão aqui representando diversos Estados do Brasil, falam em fechar as portas em vez de investir. Essa é a minha grande preocupação hoje.

Do art. 33 da mesma lei vale a pena conhecermos o seguinte:

*Art. 33. São obrigados a estruturar e implementar sistemas de logística reversa, mediante retorno dos produtos após o uso pelo consumidor, de forma independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de:*



.....  
*III - pneus;*

Então, o inciso III está muito claro. O que eu quero trazer aqui é que não é só o fabricante ou o importador os responsáveis; fala-se de distribuir e de comerciante.

Enfrentamos uma dificuldade muito grande de o comerciante que tem loja final entregar o seu pneu, pois, às vezes, ele alega que o pneu foi levado pela pessoa, porque ela quis levar o pneu para casa, como foi mencionado pelo nobre Deputado. Isso existe; nós conhecemos o mercado. Mas existem recursos que podem ser feitos, como uma simples declaração do cidadão que quer levar o pneu para casa vai assinar, tornando-se responsável por dar a devida destinação àquele pneu, porque ele é um cidadão e está inserido no cumprimento de uma lei federal. Acho que esse tipo de coisa deve ser colocada em pauta aqui hoje.

A outra coisa é a questão é a do comerciante e do lojista. O lojista, quando faz a venda, ele fica de posse do pneu velho dentro da sua loja. É ele que vai tomar a decisão se esse pneu velho vai para um local correto ou um incorreto. Muitas vezes o importador ou provavelmente até o fabricante de pneus está tentando fazer um recolhimento na loja, e não consegue. Vai recolher onde? Em ponto público. Mas o ponto público está fadado a acabar. Por quê? Porque o Município não está podendo arcar com esse custo. Então, o lojista se torna o seu próprio ponto de coleta e começa a fazer de uma forma eficiente o controle, até porque ele pode mandar o seu pneu velho com nota fiscal de simples remessa, e isso vai ter controle, inclusive controle contábil.

Onde isso vai dar errado? Vai dar errado onde não existe recicladora, porque, aí, a logística fica tão grande e fica tão inviável economicamente que não tem como dar solução.

Nesse sentido, estamos aqui hoje pautando a primeira audiência pública em relação ao tema, e temos que fomentar e promover a indústria da reciclagem, fomentar e promover a existência, a melhoria e o investimento dentro da reciclagem. Com isso, a questão dos pneus vai se tornar uma questão viável.

No momento, eu considero que haverá muitos lugares em que o lojista vai perguntar: *“Para onde levo? Em 1.000 quilômetros, não tenho para onde levar”*. E é



pura verdade! Então, hoje estamos levantando os temas aqui para vermos se conseguimos resolver.

A Resolução nº 416, de 2009, que foi mencionada pelo nobre Deputado, que foi oriunda da 92ª Reunião do CONAMA, de 2008, quando houve uma série de mudanças, deve ser revisada. Atualmente, qualquer jurista especialista em meio ambiente, ou qualquer empresário da área de reciclagem, ou qualquer promotor público de meio ambiente vai dizer aos senhores que ela é ineficiente.

Por que ela é ineficiente? Pela questão do cálculo da meta de destinação, visto que, desde 2014, o IBAMA em seus relatórios informa que apenas 3% dos pneus inservíveis no Brasil não são reciclados. Se os senhores puxarem o relatório do IBAMA, verão isso. O relatório é público, está no *site* do IBAMA. É só colocar no Google. Em 2013 vai aparecer a informação de que 8% não foi reciclado; em 2014, três e pouco por cento; em 2015, dois e pouco por cento; em 2016, 2,55% não foram reciclados.

Há 3 anos nós temos um índice menor do que 3%! Como é que sobra pneu? Se tudo o que o IBAMA de meta de destinação já foi reciclado? Não sobra pneu? Como é que está sobrando pneu? Essa é a pergunta que eu ainda vou responder hoje para os senhores.

Eu vou relatar aqui, quanto ao art. 44 da Lei nº 12.305, de 2010, uma questão que devemos colocar, porque essa é atualmente uma questão importante.

No artigo está dito o seguinte:

*Art. 44. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, no âmbito de suas competências, poderão instituir normas com o objetivo de conceder incentivos fiscais, financeiros ou creditícios, respeitadas as limitações da Lei Complementar no 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), a:*

*I - indústrias e entidades dedicadas à reutilização, ao tratamento e à reciclagem de resíduos sólidos produzidos no território nacional;*

*II - projetos relacionados à responsabilidade pelo ciclo de vida dos produtos, prioritariamente em parceria*



*com cooperativas ou outras formas de associação de catadores de materiais reutilizáveis e recicláveis (...)*

Esse é um dos pontos cruciais que devemos discutir. As indústrias da reciclagem trabalham com produtos que já passaram por todas as cadeias possíveis e imagináveis de pagamento de imposto — PIS, COFINS, ICMS, distribuição tributária para os Estados —, desde a sua produção com matéria-prima dentro das indústrias até toda parte de custos indiretos para esse produto chegar na ponta: frete, imposto sobre os fretes, toda a produção, depois a distribuição, depois a venda. E um produto que é considerado um problema ou, em tese, — entre aspas — “um lixo” está pagando de novo imposto para poder se transformar em alguma coisa e ser triturado para se transformar em matriz energética, ou virar uma pirólise. Isso é impossível de dar certo!

Eu viajo o Brasil inteiro para falar sobre reciclagem. Eu não consigo acordos em diversos Estados com recicladoras, porque elas dizem: “*Eu vou fechar. Nem vou fechar acordo com você porque eu vou fechar*”.

Temos um caso concreto. Há menos de 1 mês, uma estrutura de anos, de anos, simplesmente fechou as portas e acabou. E aquele pneu que entrava lá não vai entrar em lugar nenhum. E sabe Deus onde vai entrar!

Então, esse é um ponto que eu considero extremamente importante para relatarmos.

O art. 42 da Lei nº 12.305 diz o seguinte:

*Art. 42. O poder público poderá instituir medidas indutoras e linha de financiamento para atender, prioritariamente, as iniciativas de:*

.....

*III - implantação de infraestrutura física e aquisição de equipamentos (...).*

Nesse caso, essas medidas foram destinadas às cooperativas, não às empresas privadas.

Eu entendo que deve incluir as cooperativas, mas o Governo também poderia reavaliar as questões da possibilidade de colaborar um pouquinho mais com as indústrias de reciclagem na aquisição de equipamentos e de financiamentos com



melhor custo de juros para facilitar o pagamento. Elas têm muitos problemas em relação a isso.

Para finalizar, eu vou falar sobre o cálculo da meta de destinação. Houve a 92ª Reunião do CONAMA, em 2008, e a Resolução nº 416 estabeleceu que para cada pneu novo comercializado para o mercado de reposição — escutem bem que isso se refere ao mercado de reposição e é aqui que se encaixa a minha controvérsia, que é a mesma controvérsia dos recicladores —, as empresas fabricantes ou importadoras deverão dar destinação adequada a um pneu inservível, na relação de um para um. Isso é sobre mercado de reposição. A meta de destinação a ser cumprida é calculada a partir da conversão do peso dos pneus comercializados no mercado de reposição, considerando um desconto de 30% pelo fator de desgaste do pneu novo.

Isso causa muita controvérsia. Eu vou explicar de forma bem leiga, porque até a Procuradoria Pública, às vezes, não entende. Se eu pegar um pneu novo de 10 quilos e pesar depois que ele se tornar inservível, ele vai estar com 7 quilos. Por isso, é dado os 30% de diferença. Ninguém quer tirar 30% da reciclagem.

Como é calculado o mercado de reposição de pneus? Pega-se a soma do total de pneus produzidos no Brasil, por exemplo, com o total de pneus importados e diminui-se o total de pneus exportados com o total de pneus encaminhados para veículos novos.

Eu queria só explicar uma coisa para os senhores: os carros novos têm uma vida útil máxima — na sua maioria, em 80% —, de 20 anos. Eu não tenho os dados aqui, mas tenho os dados compilados, inclusive podemos pedir um requerimento ou mandar para que eles confirmem. A Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados e de Capitalização — FENASEG, que é uma federação de empresas seguradoras, registra que apenas 50% dos carros roubados no Brasil são recuperados. No Brasil, 75% dos carros não têm seguro. Então, os carros que não têm seguro não aparecem aqui, apenas os que têm seguro.

Considera-se que 50% dos carros que não são recuperados vão para o mercado paralelo de peças. Todo o mundo sabe dos desmanches, venda de peças, etc. Isso dá em torno de 5 milhões por ano de pneus, considerando cinco pneus por carro. Esse mercado paralelo não passou por nenhum crivo de análise de meta de



destinação, porque não passou pelo mercado da reposição. O carro, durante 20 anos, vai estar no pátio da Polícia Rodoviária Federal, da Polícia Rodoviária Estadual, no meio ambiente ou solto nos bairros. Ele está sendo um poluidor, e isso não está sendo levado em consideração.

Por isso, essa Resolução funcionou muito bem até hoje, mas agora vimos que faltam 2% para bater as metas há mais de ano. Então, como sobra tanto pneu? Não há como. Eu não represento todos os importadores. Pode ser que alguns importadores não estejam fazendo. A ABIDIP bate 100% há 3 anos.

Então, se a ABIDIP bate 100% há 3 anos e a Reciclanip bate 101% há 3 anos, onde está o pneu? Não era para sobrar pneu, era para faltar.

Está na hora de colocarmos esse assunto em pauta e fazermos uma revisão na Resolução. Carro que está produzido, se não poluir agora, daqui 20 anos vai poluir. Só que há um passivo. A lei foi em 2008. Já estamos há 10 anos da lei. Daqui 10 anos, tudo que foi produzido em 2008 vai estar no meio ambiente sem passar por nenhuma meta.

Eu não vou poder continuar, mas abriremos depois para perguntas.

Obrigado, Deputado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Sr. Milton Favaro Junior.

Passo a palavra imediatamente a Joel Custódio para fazer sua apresentação, por 15 minutos.

Eu sei que o tempo é curto, mas, com um pouquinho de esforço, alcançamos o poder de síntese.

Quero avisar também que o expositor que se posicionar à esquerda, com o microfone sem fio, e ficar de frente para o painel terá mais conforto, não precisará ficar olhando para trás.

**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - Boa tarde, senhores!

Eu vou dispensar os agradecimentos, embora reconheçamos que a presença dos senhores aqui significa a importância que os senhores dão a esse assunto relevante. Vou tentar ser bem rápido na apresentação para não tomar muito tempo, até porque eu gostaria de passar um pequeno vídeo, de 4 minutos, de um projeto



---

nosso que está em andamento, um projeto que já está em operação, só para que os senhores consigam visualizar qual é nossa proposta.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

A Strasse Reciclagem de Pneus tem um projeto chamado Pneus Velhos, Novos Pavimentos: a Reciclagem em Novos Rumos. Há várias definições para reciclagem, mas utilizamos sempre uma frase, que eu particularmente gosto muito, que diz que a reciclagem é a recuperação da parte reutilizável dos dejetos do sistema de produção ou de consumo, para reintroduzi-los num ciclo de uma nova produção.

Hoje quase 60% dessa parte é direcionada para o coprocessamento. Nós não somos contra o coprocessamento; pelo contrário, achamos que é uma destinação ambientalmente correta, mas não estamos falando aqui de reciclagem propriamente. Quase 24% são direcionadas para a granulação. Na granulação, temos os artefatos de borracha, os granulados para grama sintética, enfim, tudo que é produto, e o asfalto borracha, produto no qual a Strasse está focada. Há também a laminação e a pirólise, que também é uma transformação de produto para a reutilização, e a regeneração da borracha. Então, estimamos que da granulação para baixo seja realmente a reciclagem, e o coprocessamento é uma destinação ambientalmente correta.

Só para dar uma ênfase, imaginamos que todo o ciclo da vida útil do pneu já foi tributado, desde a fase de sua matéria-prima até a industrialização, transporte e comercialização. Enfim, ele já gerou a receita para o seu Estado no seu período de vida útil.

Cito rapidamente, só para dar uma ideia, que pneu de caminhão, quando se trata de produção nacional, gera em média 32,97% de imposto; quando ele é importado, 49,57%. Os pneus de automóveis nacionais também geram 38% de imposto e os importados 55,27%. Essas informações são do Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação — IBPT.

Depois de toda sua vida útil, ele passa a ser um pneu inservível, que é um problema sanitário. Nesse caso — que já foi esgotado todo seu potencial gerador de tributação —, ele passa a ser um produto inservível com o passivo ambiental muito sério, que é um foco gerador dos mosquitos *Aedes aegypti*.



Em 2015, foi liberado 1,25 bilhão de reais para o combate à Dengue. Esse dado nós tiramos da fonte *www.brasil.com.br*, informações do Ministério da Saúde. Então, se vê quanto de dinheiro se gasta para esse passivo ambiental.

Agora, vou passar rapidamente um pequeno vídeo, de 4 minutos, para vocês entenderem. Nós falamos do pneu até ele chegar a um passivo ambiental, agora vamos demonstrar para vocês o que a Strasse faz com o que nós coletamos dessa recuperação do lixo e sua devida transformação.

*(Exibição de vídeo.)*

**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - Isto é só para vocês perceberem que nós conseguimos transformar lixo em produto nobre. O pó de borracha, que nós produzimos, é a separação dos polímeros. Nós o colocamos no asfalto, o que gera um produto âncora, que é o que puxa a cadeia dessa logística nossa.

Só para vocês entenderem o ciclo da logística, o que vem dos lojistas vai para os nossos ecopontos. E temos um acordo com cooperativas de coletores de pneus. Na verdade, são coletores de resíduos: a parte de pneu nós coletamos; o que é plástico e papelão eles destinam para o mercado consumidor. Depois o material vai para trituração, transporte e destinação, que, no caso nosso, é o asfalto.

Para nós, o que causa muito impacto é o custo de coleta do transporte, do armazenamento, trituração e destinação. Isso porque, para transformar um pneu em pó de borracha, custa caro no tocante ao gasto de energia elétrica. Imagina transformar esse produto, que é duro, como aço, num pó bem fino, que passa numa malha 30. E esse produto, como é resíduo, entra sem nenhum tipo de tributação. Ou seja, não há cobrança de ICMS, PIS e COFINS. Quando nós o transformamos num pó de borracha e vamos vendê-lo, é tributado em 100%. Então, tem lá 18% de ICMS, PIS e COFINS. A carga tributária hoje gira em torno de 27%, valor que é colocado no preço final do produto, o que acaba onerando o produto final, ficando mais caro do que se fosse comprar, por exemplo, o polímero, que é importado. E é divisa nossa que vai para fora do País. Enfim, poderíamos utilizar material reciclado e resolver o problema do passivo ambiental.

Para vocês terem uma ideia, o pó fica mais ou menos assim, bem fino.  
*(Mostra imagem.)* Para um pneu velho, que era lixo, ser transformado em pó de



borracha, imaginem qual processo que tem que ser feito. Então, a desoneração da reciclagem é extremamente importante para que se consiga manter esse projeto.

Hoje, estamos conseguindo mantê-lo dada a força de vontade, a parceria que temos feito com a indústria de asfalto, com as cooperativas, com a mão de obra de presidiários. Enfim, estamos tentando fazer um malabarismo para ver se conseguimos manter o projeto em operação, mas mesmo assim estamos passando grandes dificuldades.

Desse pó de borracha que nós obtemos será feito um novo produto, no caso o asfalto borracha. Para nós é como se fosse um produto âncora, já que ele puxa essa cadeia. De nada adianta termos um material reciclado se não houver demanda. Teríamos toneladas e toneladas de pó de borracha, ou de granulado, não importa qual o processo de reciclagem, sem demanda.

Imaginamos que seria extremamente importante a desoneração tanto do produto da recicladora quanto do produto âncora que coloca essa cadeia para cima. Senão também não vai adiantar. O produto final vai ficar mais caro do que o outro produto, e não vamos ter um resultado eficiente no projeto.

Outra coisa que temos notado é que existe um preconceito de que produtos fabricados de materiais reutilizáveis têm qualidade inferior. Não é verdade! O asfalto borracha é uma prova disso. Estudos feitos em universidades comprovam que o asfalto borracha tem uma qualidade no mínimo três vezes superior ao asfalto convencional.

A Universidade Federal do Rio Grande do Sul, através do Prof. Dr. Ceratti, fez um estudo comparativo. Tenho até um laudo e posso disponibilizá-lo, se quiserem. Quando o asfalto borracha é modificado com o pó de borracha, os benefícios são imensamente melhores do que o do asfalto comum, convencional.

O que propomos neste caso? Como o asfalto tem só uma NCM, Nomenclatura Comum do Mercosul, gostaríamos de propor a esta Comissão que protocolasse um requerimento propondo a subdivisão da NCM, para facilitar o controle das Secretarias de Fazenda. Quando tentamos pedir um benefício há essa dificuldade de diferenciar o produto A do B, um produto proveniente de matéria-prima reciclada de um produto proveniente de um material *in natura*.



Uma das ideias que temos é isolar o produto e ter uma subclassificação da NCM que tem sua matéria-prima proveniente de produto reciclado.

Então, os benefícios da desoneração fiscal nesse processo de reciclagem do produto âncora seriam, na parte social, maior investimento em mão de obra com pouca qualificação, educação cultural, para a conservação do meio ambiente, profissionalização de uma classe social com grande dificuldade de inserção social.

Quando nos utilizamos da mão de obra de detentos, os benefícios sociais são ainda maiores: diminuição de um terço da pena. Por exemplo, para uma pena de 1 ano, um preso trabalhando conosco cumprirá somente 8 meses. São 4 meses que o Estado vai economizar, sem contar que nós assumimos, desde de manhã, quando nós o pegamos lá na colônia penal, a parte de café da manhã, almoço, café da tarde, treinamento. Enfim, todo esse custo é nosso. Também há uma diminuição no índice de reincidência criminal, porque há um aumento de autoestima, estimulação, adaptação do hábito de trabalho. Enfim, são benefícios imensuráveis.

Benefícios sanitários: promovemos coletas para alcançar cidades com menos 100 mil habitantes, onde a Lei nº 12.305, de 2010, não obriga a haver pontos de coleta, e campanhas junto à Secretaria de Meio Ambiente e Vigilância Sanitária, porque, como dependemos desse resíduo, para nós é interessante trabalhar muito próximo a essas secretarias informando, para que nós obtenhamos essa matéria-prima ao menor custo possível, inclusive formando as cooperativas de coletores.

E há benefício ambiental, porque nós substituímos um produto convencional que tem matéria-prima importada, que no caso do asfalto é o polímero. Ou se utiliza o pó da borracha, proveniente da reciclagem de pneus, ou se utiliza polímero, que é importado. Então, são divisas nossas que vão para o exterior para importar um produto que basta ser retirado do meio ambiente. Com isso, vamos ter, eu diria assim, umas rodovias com mais segurança, um ganho na infraestrutura.

Na verdade, nem precisaria dizer isso, porque eu acho que vocês já são conhecedores do assunto, mas, só para ficar registrado, nós achamos que deveríamos avançar mais na questão da sustentabilidade, porque não adianta só ficarmos falando. É muito bonitinho ficar fazendo palestras e essas coisas todas, mas temos que partir para a ação, e tem que ser em conjunto. Uma ação isolada não adianta. Às vezes, nós nos sentimos como num deserto, gritando sem ninguém



ouvir. Então, eu acho que aqui nós estamos no lugar certo, para tentar levar esse projeto para frente, porque, senão, realmente é desanimador e até desmotivador para nós que já estamos há certo tempo lutando, tentando ver se conseguimos fazer essa coisa andar e não conseguimos.

Eu espero que esse seja um ponto de partida diferente, que daqui nós consigamos alcançar alguma ajuda, enfim, compor alguma coisa que nós possamos realmente dizer: *“Não. Realmente conseguimos uma conquista em conjunto, porque sozinhos não iríamos conseguir”*.

Antes de terminar, quero dizer que existe realmente a obrigação de cumprir uma logística reversa, mas ela é onerosa. Então, tem que se achar soluções. Há necessidade de baratear o material reciclado, criar instrumentos de incentivos à utilização desse material e fomentar a criação de mercado para materiais que utilizam material reciclado em sua matéria-prima. Então, essa é a conclusão a que chegamos.

E com relação particularmente a este projeto, Pneus Velhos, Novos Pavimentos: a Reciclagem em Novos Rumos, a sociedade vai ganhar com melhores e mais seguras rodovias; o Governo e o Estado ganham na economia de recursos financeiros, que os benefícios desse projeto demonstram, além de serem os maiores consumidores do produto final, asfalto, porque, na verdade, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes — DNIT, o Estado é o que mais consome o asfalto borracha. E ele vai conseguir comprar um asfalto mais barato e com uma qualidade no mínimo três vezes superior.

A renúncia fiscal do produto reciclado e do produto âncora deveria ser vista sob uma ótica de melhor gestão de recursos públicos e de interesse social e ambiental.

Essa era a mensagem que gostaríamos de passar para vocês.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Agradeço ao Sr. Joel Custódio, Diretor-Administrativo da Strasse Reciclagem de Pneus.

A empresa é de onde mesmo?

**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - Nós estamos em Araucária e em Piraquara, na Região Metropolitana de Curitiba.



Desculpe-me, mas eu me esqueci de deixar meu contato e meu *e-mail*, para quem quiser algum material complementar ou mais informações. Estamos à disposição. Para o que puder ser feito em termos de composição conosco para esse projeto, estamos à disposição. Falo inclusive de recicladoras, porque não conseguimos triturar todo o material que processamos. Compramos também o pneu granulado e o *chip* de pneus para conseguir fazer o pó da borracha.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Muito obrigado.

Registro a presença de Valdomira Kuniyoschi e de Paulo Poeta Carvalho, dono da empresa Sulina Óleos Vegetais, de Guaíba.

Agradeço-lhes a presença.

Convido de pronto nosso debatedor que estava a caminho e chegou, o Sr. Shirochi Itami, nosso amigo da cidade de Triunfo, para compor a Mesa conosco.

Obrigado, mais uma vez, pela presença.

Passo a palavra para o Sr. Marcelo Guadalupe Rezende.

**O SR. MARCELO GUADALUPE REZENDE** - Boa tarde a todos! Obrigado a todos pela presença.

A Racri é uma indústria de reciclagem de Minas Gerais. Estamos localizados em Betim hoje. Vou falar um pouco da história da empresa, para os senhores entenderem como começamos e onde estamos hoje.

*(Segue-se exibição de imagens.)*

A Racri foi fundada em 1999. Sempre estivemos no ramo de reciclagem. Começamos com reciclagem de metálicos, porque em Contagem e em Betim, na Grande Belo Horizonte, há um polo industrial onde estão instaladas grandes montadoras, como a FIAT, e grandes fornecedores de autopeças para a FIAT. Começamos com aço e migramos para a borracha, o que era o intuito desde a fundação da empresa.

Agora vou falar diretamente do que importa. Em 2006, começamos a reciclar pneus. Esse era um novo segmento. Fizemos vários investimentos, importamos maquinários, confeccionamos vários maquinários também, com nossa própria tecnologia, com nossa própria engenharia. E aumentamos o número de funcionários.



A Racri atualmente está localizada em Betim, na mesma cidade onde a FIAT Automóveis está. Há grandes indústrias no entorno. Hoje ela tem uma sede própria, com 14 mil metros quadrados.

Vou mostrar algumas fotos da Racri, para os senhores terem uma noção.

Essa é uma foto de um filtro de mangas, para que a fuligem do produto, aquele pó mais fino, não vá para o meio ambiente. As indústrias são obrigadas a ter isso. Essa é uma solicitação do Ministério do Meio Ambiente.

Essa é uma foto do interior da fábrica. A Racri produz, além de *chip*, que é o primeiro corte do pneu, o pneu granulado e o pó. Ela faz separação do aço também. Essa é a parte de dentro da fábrica.

Na época, essa fábrica foi planejada para, num futuro próximo, ser dobrada, o que não aconteceu até hoje devido aos problemas que temos enfrentado e que mencionarei ao longo da nossa palestra. Os senhores podem ver que ela tem um lado em que ela pode ser dobrada.

Ali estão os trituradores, com os quais vamos chegar até o pó e o pneu granulado.

Esse é o processo de retirada. Primeiro se faz a retirada do aço, que é o talão. Hoje em dia, não temos feito essa retirada. O pneu já é triturado diretamente no primeiro triturador. Com o segundo triturador, o aço vai sair lá na frente, no processo de retirada de aço, que também é aproveitado e vendido a siderúrgicas, para virar vergalhões, pregos, etc.

A nossa estrutura atual tem capacidade instalada para processar 3 mil toneladas de pneus por mês. Numa conta rápida, considerando pneus de caminhão, são 600 mil pneus por mês e 7 milhões e 200 mil pneus por ano que a Racri tem capacidade instalada para processar. Porém, não conseguimos chegar a esse número. Estamos fazendo uma movimentação mensal de 1.800 toneladas por mês, que são 360 mil pneus por mês e 4 milhões e 320 mil pneus por ano. Isso é o que fazemos hoje.

Por que não conseguimos chegar ao máximo da nossa capacidade produtiva? Porque uma das maiores dificuldades é a coleta dos pneus. Disso vou falar adiante. Agora vou falar de onde, no Estado de Minas Gerais, fazemos captações.



Fazemos captação de pneus em todo o Estado de Minas Gerais. Temos aproximadamente 90 terceiros que são parceiros que os coletam para nós. Temos parceria em aproximadamente 120 Municípios. A Racri coleta pneus e os processa. Minas Gerais é um Estado muito grande, com aproximadamente 860 Municípios.

Além disso, são nossas parceiras oito empresas de ônibus, 17 transportadoras, 15 empresas de recapagem, que recolhem os pneus, e duas montadoras.

A Racri possui também, além dos coletores parceiros, frota própria, com três caminhões e três carretas, para fazer essa coleta toda.

Os serviços que a Racri presta são os seguintes: coleta, quando retiramos do gerador de pneus o pneu inservível; trituração dos pneus em primeiro corte; transformação em matéria-prima, quando vamos chegar até o pó, e mais para frente vou mostrar o que é feito com esse pó; e a destinação ambientalmente correta desses pneus inservíveis.

Falo agora dos benefícios que a Racri traz para a sociedade e para o meio ambiente. Acabamos com o passivo ambiental das empresas parceiras e dos Municípios parceiros. Há pouco tempo, como todos sabem, o pneu era um grande problema, e hoje tem se tornado um produto que, como o Milton disse aqui, em breve, se Deus quiser, vamos conseguir transformar em algo próximo da latinha do alumínio, algo que seja realmente bem procurado, para que consigamos fazer produtos desse pneu inservível, desse lixo.

Além desse benefício, combatemos as doenças causadas pelo mosquito *Aedes aegypti*, que são várias: *chikungunya*, febre amarela, zika, a famosa dengue. O pneu é um grande problema, porque, quando ele está no meio ambiente, quando está em área aberta, a água da chuva entra nele, e é difícil retirá-la. Tenta-se retirar, mas a água continua ali. Combatemos isso.

Além disso, adequamos os parceiros à Lei nº 12.305, de 2010, que o Milton citou, que trata de resíduos sólidos. Todo gerador de resíduo sólido é obrigado a destinar esse resíduo adequadamente, o que não é feito por todos os parceiros. Quando eu, por exemplo, me apresento a uma empresa de recapagem, que não conhece a reciclagem de pneus ainda, mando essa lei junto com a minha apresentação, para eles verem que a responsabilidade é do gerador até o final. Não



adianta trabalhar com um reciclador que não vai dar a destinação regulamentada, não saber o que ele realmente vai fazer com esses pneus. É preciso saber, é preciso pedir o Cadastro Técnico Federal, do IBAMA, e a Licença Ambiental, para saber se o destinador realmente irá até o fim e transformará aquele lixo em nova matéria-prima. Nós promovemos também uma destinação regulamentada e ambientalmente correta.

Esses são os benefícios que o reciclador promove para a sociedade.

Nossa atividade principal é reciclar os pneus e transformá-los num produto que realmente vai servir de matéria-prima para outros produtos, que são esses. Hoje transformamos nosso pó e o pneu granulado em solado de sapato, em pisos de academia, em pisos de *playgrounds* infantis, como os senhores estão vendo ali, e no asfalto-borracha, que o nosso Joel acabou de mencionar aqui quando falou da Greca Asfaltos. Esse asfalto também é um grande benefício. Conseguimos fazer todos esses produtos com pneus velhos.

Vou citar alguns dos nossos principais parceiros na nossa região, em Minas. A FIAT, uma montadora, deixa os pneus dela conosco. Ela não gera muitos pneus, mas aqueles carros com que eles fazem testes, acredito, devem gerar de 7 a 8 toneladas por mês. De qualquer maneira, ela está destinando-os de forma ambientalmente correta. A IVECO, do Grupo FIAT, que fica em Sete Lagoas também é nossa parceira. Ela fica perto de nós.

Outros parceiros são: Gontijo-São Geraldo, uma das maiores empresas de ônibus no Brasil; Prefeitura de Belo Horizonte; Prefeitura de Betim; Prefeitura de Contagem; SADA Transportes, que faz todo o transporte da FIAT está lá também, com sede em Betim; Rede Rodar — Unidade Segurança, uma das maiores empresas de recapagem da região; Recap; Recamax; Prefeitura de Arcos; Prefeitura de Conselheiro Lafaiete; e Prefeitura de Muriaé. Esses que citei são alguns exemplos.

Quero falar das nossas maiores dificuldades, um dos motivos para estarmos aqui. Reunimos os colegas, e o Milton conseguiu marcar esta audiência, através do Deputado Carlos Gomes, para falar das dificuldades que temos enfrentado.

Uma delas é a coleta. Como Minas Gerais é um Estado muito grande, para conseguirmos o movimento de 1,8 mil toneladas, nem sei quantos mil quilômetros



nós rodamos. Rodamos o Estado de Minas Gerais inteiro. Então, às vezes, para se conseguir colocar 15 mil toneladas em um caminhão, precisa-se rodar mil quilômetros, o que é muito oneroso para a indústria de reciclagem. Você precisa pegar pequena quantidade em uma cidade, andar mais um pouco, pegar mais uma pequena quantidade em outra cidade e voltar. Então, trata-se de um custo muito alto. O nosso custo hoje de transportes no Brasil é muito alto.

Além do alto custo de manutenção desses maquinários, há o pneu, a borracha, que é muito abrasiva — ela tem aço, o arame dentro dela —, que desgasta muito as nossas facas. Temos que importar facas, porque, para ser sincero, o melhor aço vem de fora mesmo. Nós já tentamos fazer algumas facas aqui. O aço importado é muito caro, além de incidir impostos sobre ele. Cada vez que se importa, paga-se praticamente 80% do valor em impostos.

Nós trocamos as facas de 20 em 20 dias. Nós temos três jogos de facas, para que a fábrica nunca pare, mas temos que fazer novamente a afiação, que é um procedimento mais técnico. Você tem que afiar a faca, para que volte a cortar. Com 20 dias, ela já perdeu o corte, o que gera um custo muito alto para as indústrias de reciclagem.

As facas vão onde o pneu é cortado. Quando o pneu cai, várias facas vão girando, cortando e triturando o pneu até chegar ao ponto que precisamos, que é o granulado, o pó ou o *chip*, que é o primeiro corte.

Eu não disse isso na minha apresentação, mas quero lembrá-los do que o Joel mencionou: um custo muito alto para nós é o de energia elétrica. Inclusive, em Minas Gerais, nós somos atendidos pela Companhia Energética de Minas Gerais — CEMIG. Em 2015, houve uma crise energética, e o custo da nossa energia dobrou de preço, dificultando muito a nossa sobrevivência. Fomos à CEMIG pedir ajuda e conseguimos migrar para o mercado livre, que é uma energia mais barata e justa, porque se paga exatamente pelo que se usou.

Além das altas taxas tributárias, que o Joel também mencionou, nós temos, para *racks*, 18% de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços — ICMS, tanto em Minas Gerais como em outros Estados, e também 9% de Programa de Integração Social — PIS e Contribuição para Financiamento da Seguridade Social



— COFINS, totalizando 27% de carga tributária no nosso produto na venda final, o que muitas vezes inviabiliza o processo.

Por exemplo, uma empresa que trabalha com alto forno, às vezes opta por trabalhar com outro tipo de combustível sólido em vez do pneu, ou do *chip*, que é o benefício do pneu velho, do pneu inservível. Portanto, seria bem melhor se conseguíssemos um incentivo para que esse pneu inservível sumisse e eles deixassem de comprar outro tipo de combustível. Há vários tipos deles, mas basicamente há o coque, que eles importam. Depois que foi refinado todo o petróleo, sobra aquele carvãozinho que é chamado de coque. Muitas vezes, o Brasil não tem quantidade suficiente para atender a todos os clientes. Eles importam o coque, sendo que temos o produto aqui, o *chip*, mas, muitas vezes, não conseguimos ser competitivos.

O coque é uma *commodity*. Há época em que ele está com preço alto, há época em que ele está com preço baixo. Quando está com preço baixo, não conseguimos concorrer, com o nosso preço. Se conseguíssemos alguma coisa com relação a incentivo tributário, isso seria muito bom para o setor.

Não temos nenhum incentivo do Governo. Tentamos isso várias vezes, já conversamos. Como já foi dito aqui, tínhamos que dar mais atenção ao setor. É lógico que todo setor de reciclagem é importante, mas é especialmente importante o do pneu, pelos vários problemas que temos. Ele pode ser um proliferador de doenças, o que gera custo para o Governo. Havendo essas doenças, é preciso investir em vacinas e em médicos. Isso tudo gera custo.

Portanto, estamos aqui para conversar, e realmente com o intuito de, no bom português, pedir socorro mesmo.

Temos duas opções, e temos conversado sobre isso — inclusive está aqui presente o meu Diretor, o Sr. Cristiano. Já chegamos realmente a pensar ou em fechar a indústria ou em sair do Brasil, o que não queremos. Gostaríamos de continuar investindo e de continuar crescendo, mas para isso precisaríamos sentar e mostrar que é preciso levar o setor a sério. Precisamos conseguir, talvez, algum incentivo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Em outros países, como se trata isso?



**O SR. MARCELO GUADALUPE REZENDE** - Na Europa, o Governo já paga ao fabricante do pneu ou importador — não sei como é o caso da importação lá — uma taxa para a reciclagem. A taxa já está embutida. Nos Estados Unidos — estou falando isso porque já fizemos uma pesquisa, com o intuito mesmo de mudar, de tirar nossa fábrica daqui e levá-la para lá —, alguns Estados pagam 1 dólar por pneu, outros pagam 2 dólares. Isso depende do Estado, porque lá a legislação é mais individual. Portanto, existem incentivos naquele país e naquele continente.

Chegamos a um momento em que realmente pensamos em migrar, o que não é o nosso intuito. Queremos continuar, mas realmente precisamos de um fôlego.

Só para finalizar aqui, lembro o que eu estava conversando com o Milton Favaro Junior hoje mesmo, durante o almoço. Eu conheço cinco empresas que fecharam no período de 2015 a 2017, uma no Rio de Janeiro, em região próxima a Cantagalo, outra aqui na Região Centro-Oeste, em Goiânia. Se a situação continuar assim, vão acabar fechando mais e mais empresas, e o pneu vai voltar a ser um grande problema para o Brasil.

Nós somos a Racri, uma indústria de reciclagem de pneus em Minas Gerais. Ali está o endereço nosso *site*, se quiserem visitar: [www.racri.com.br](http://www.racri.com.br). E ali está o nosso telefone. Se alguém quiser visitar a Racri fisicamente, a nossa planta lá em Betim, na Grande Belo Horizonte, nós estaremos à disposição. Será um prazer recebê-los!

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Muito obrigado, Sr. Marcelo, pela apresentação.

Quero registrar a presença do Deputado Celso Maldaner, a quem agradeço o comparecimento. S.Exa. atua nessa área e tem sofrido bastante ao tentar trabalhar com a reciclagem e o reaproveitamento de pneus.

Deputado sempre tem prioridade. Se V.Exa. quiser fazer uso da palavra, eu a concedo a V.Exa., senão sigo com os participantes da Mesa.

**O SR. DEPUTADO CELSO MALDANER** - Pode prosseguir, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Deputado.

Passo a palavra ao Sr. Sérgio Sodré, Diretor-Executivo da Ecotires.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Boa tarde a todos!



É um prazer apresentar a empresa do interior do Rio Grande do Sul chamada Ecotires.

Eu vou tomar a liberdade de cumprimentá-lo, Deputado, e a todos os que estão presentes, pedindo licença para que eu possa ficar aqui na frente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Por gentileza, faça-o. Fica melhor, de frente para o painel.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Mais uma vez, boa tarde!

*(Segue-se exibição de imagens.)*

Nós somos a Ecotires Soluções Ambientais Ltda. Nós estamos em Faxinal do Soturno, no Estado do Rio Grande do Sul, uma cidade a 50 quilômetros de outra um pouco mais conhecida, Santa Maria. Nós trabalhamos com reciclagem de pneus desde 2012, enfrentando algumas dificuldades, em função até do que os nossos colegas parceiros do setor já elencaram para os senhores. Na nossa empresa, isso não é diferente.

Nós estamos num local pequeno, em que a dificuldade de logística apresentada aqui é muito superior à que se tem, por exemplo, em Curitiba ou em São Paulo, em cidades maiores. Nós estamos numa cidade que tem 6 mil habitantes. A partir daí, nós começamos a verificar como solucionar o problema do pneu de forma diferenciada. É por isso que nós colocamos que somos uma empresa de engenharia ambiental com o compromisso de desenvolver soluções inovadoras para o tratamento de resíduos de pneus.

Nós trabalhamos basicamente em cima de seis pilares: gestão ambiental, cadastramento, coleta, seleção, processamento e certificação.

O que seria a parte de gestão ambiental? Nós temos gestores ambientais formados pela universidade. Esses gestores, após passarem por um treinamento dentro da nossa empresa, saem visitando todos os pontos de coleta existentes no Estado num raio de até 250 quilômetros. O que nós fazemos, em função do que vimos de problema?

Esses gestores ambientais apresentam à empresa, aos borracheiros, aos *autocenters*, à Prefeitura, a toda a cadeia que utiliza o pneu como produto, o nosso trabalho. A partir daí, nós começamos um trabalho de consciência ambiental,



porque, sem a conscientização ambiental dos borracheiros e de todos da cadeia, inclusive dos gestores municipais, não conseguimos fazer uma reciclagem eficiente.

A partir da visita à Prefeitura, nós georreferenciamos numa cidade todos os pontos de borracharia e de *autocenter*, e às vezes pontos de descarte no meio do mato. Nós temos uma área rural. Se o gestor estiver passando numa região onde haja descarte inadequado, aquilo é georreferenciado e informado inclusive à Prefeitura. Fazemos todos esses pontos de coleta.

Também trabalhamos — aí vou um pouco contra algum segmento, acredito, principalmente nesta reunião — o que seria a nulidade dos ecopontos patrocinados pela Prefeitura. Nós não acreditamos que uma Prefeitura de uma cidade que tenha 6 mil habitantes ou 10 mil habitantes, ou que seja até um pouco maior, tenha capacidade financeira de custear o aluguel de um galpão onde alguns comerciantes descartem os seus pneus, uma vez que a Prefeitura acaba absorvendo esse custo. Nós entendemos que a Prefeitura não teria a responsabilidade, em função de acreditarmos ser essa responsabilidade do importador e do produtor de pneu, das indústrias de pneu. Eu não acho justo que uma Prefeitura, principalmente como a nossa de Faxinal do Soturno, assuma um galpão e pague todos os meses um aluguel para depositar os pneus.

Nós oferecemos a essa Prefeitura um trabalho que já fazemos, até para que possamos otimizar a nossa coleta, através de um sistema desenvolvido para nós exclusivamente. Os pontos são georreferenciados, nós os cadastramos. Temos o perfil de todos aqueles que atendemos como clientes, que estão ali disponíveis e que precisam dar descarte às Prefeituras.

Agora nós estamos entrando numa nova etapa do sistema. Após o cadastramento, informamos à Prefeitura, através da nota, é evidente, as empresas que nos estão destinando os pneus, mas a Prefeitura pode ter acesso ao nosso sistema e, dentro daquele Município, saber quais das borracharias estão fazendo a destinação adequada. A Prefeitura pode, através do nosso sistema, saber os pontos de coleta e aqueles que nos fazem a entrega. De repente, a fiscalização ficaria muito mais fácil para o Município.

Dentro do nosso sistema, colocamos a localização do ponto, que é feita por GPS, além do tamanho e a capacidade do ponto de fornecer pneus mensalmente ou



semanalmente, em termos de quantidade de pneus. E nós fazemos a assinatura de um termo de compromisso de coleta — nós assumimos a coleta nesses pontos — para que, a partir dali, possamos ter a garantia de que sempre teremos pneus chegando à empresa, evidentemente, porque esta é a nossa matéria-prima, mas, acima de tudo, para que o ponto também possa ter a confirmação e a comprovação para o órgão ambiental de que está destinando os pneus, inclusive tendo a nota fiscal.

Esse cadastramento é feito por georreferenciamento. Na nossa região, hoje, nós estamos atendendo a 435 pontos, a maioria em Santa Maria, em que há 160 pontos. Estamos em processo de expansão de cadastramento. Nossos dois gestores ambientais o estão fazendo em outras cidades, olhando as dificuldades por que essas Prefeituras estão passando em relação ao que fazer com o pneu. Numa cidade como Curitiba, a destinação é mais fácil. Contudo, de uma cidade como Uruguaiana, por exemplo, que está a mais ou menos 600 quilômetros de Porto Alegre, como se transporta esse pneu de uma cidade a outra? O custo é altíssimo. Nós estamos georreferenciando os pontos para que possamos identificar essas dificuldades e a coleta possa ser mais ágil e ter custo menor.

Quanto à coleta, os nossos caminhões saem com rota traçada. Quando chegam às borracharias, é informada, via sistema, no celular, a quantidade de pneu coletada e o tipo de pneu coletado, para que possamos informar ao IBAMA exatamente a quantidade exata de pneus que estamos coletando.

Os nossos colegas já falaram sobre a questão do processamento. O processamento basicamente é o mesmo. Nós trituramos o pneu e fazemos o *chip*. Estamos entrando agora na parte de granulado e também na parte de óleo combustível, através do processo de pirólise, e devemos ter, até o final do ano, uma unidade em processamento.

O nosso sistema é todo controlado via computador. Hoje, a quantidade de pneu que entra no triturador é contada unitariamente. Por exemplo, o processamento de pneu de caminhão é contado unitariamente, o que facilita o controle tanto para os órgãos ambientais, quanto para nós, o que permite saber exatamente como está sendo feito esse processamento.



Ali é a nossa planta, em Faxinal do Soturno. Nós temos uma capacidade de trituração de 10 toneladas por hora. Eu sou bem pequenininho em relação aos nossos colegas. *(Riso.)*

Temos hoje uma área de armazenamento de 13 mil metros quadrados. Temos ali dentro daquele pavilhão 150 mil pneus devidamente armazenados, embaixo de área coberta, impedindo a entrada de animais, como realmente deve ser. Temos uma área de escritório e um refeitório de 250 metros quadrados para essa unidade.

Nós também falamos da certificação de destinação final que está associada a programas socioambientais. Quando nós reciclamos um pneu, geramos o Certificado de Destinação Final, o que nos daria créditos junto ao IBAMA. Em parceria com associados da ABIDIP, como a GP Pneus, nós destinamos parte desses créditos para programas socioambientais.

Por exemplo, em Faxinal do Soturno, na EMEI Beija-Flor, escola municipal de educação infantil, existe um parquinho de areia para crianças de até 5 anos. Nós estamos substituindo a areia, em parceria com a GP Pneus, em cima do granulado que nós temos, fazendo o piso e oferecendo ao Município a custo zero. Nós temos condições, apesar de toda a dificuldade do mercado e da situação difícil por que estamos passando, de fazer, junto com um parceiro responsável pelo pneu, algo paralelo que ofereça uma contrapartida ao Município. Temos o projeto de instalação para a escola. Acreditamos que, com mais 30 a 45 dias, estará tudo certo. Nós temos algumas burocracias, até mesmo por ser uma doação, porque temos que justificá-la.

Não temos como não falar das nossas dificuldades. A primeira está relacionada a investimento. Como nós somos pequenos, o acesso ao crédito é muito difícil. Vejo muita propaganda — e no passado nós víamos também —, mas, efetivamente, obter um crédito hoje via BNDES é algo sonhado e desejado, mas quase impossível. No nosso caso, somos vistos como uma grande empresa de reciclagem, mas somos pequenos e temos que nos submeter a exigências que são feitas a uma empresa enorme.

Então, isso dificulta o nosso acesso a esses créditos, e não sei se é diferente dos colegas. Como disse o nobre colega, hoje um equipamento de trituração tem um



custo médio de 5 milhões de reais, para que se possa pelo menos produzir uma quantidade que dê resultado, e a conta de energia é muito alta. Então, é muito difícil obter investimento.

Outro assunto que é de extrema importância e não foi comentado é o licenciamento, principalmente no Rio Grande do Sul. Só agora estamos conseguindo mudar um pouco o pensamento dos órgãos ambientais. É interessante o fato de que eles, muitas vezes, preferem deixar o pneu na borracharia a céu aberto — e não sei se esse é o problema de vocês —, e, quando o levamos para dentro da nossa empresa, eles dimensionam esse procedimento como um problema. E, numa dessas fiscalizações, eu perguntei: *“O que é melhor: o pneu ficar aqui dentro de um pavilhão fechado, onde ninguém entra, ou ficar lá na Prefeitura, jogado no meio ambiente, indo para o rio ou dentro do bueiro? Eu não estou conseguindo entender a dificuldade”*.

Outra questão é o PPCI — Plano de Prevenção e Proteção contra Incêndio. É extremamente difícil, chega a ser doloroso. Nós levamos 4 anos para obter uma licença no Corpo de Bombeiros. Parece brincadeira um pequeno empresário no Brasil esperar 4 anos por uma licença do Corpo de Bombeiros. E você tem que trabalhar. O salário dos funcionários, no final do mês — não acredito que seja diferente em outra empresa —, tem que estar depositado na conta. Os impostos estão ali. O leão do Imposto de Renda só não é maior do que os juros do meu banco, porque nós somos pequenos e não conseguimos acessar crédito.

Há uma grande dificuldade com relação à consciência dos gestores municipais, porque parece que está tudo muito bem. Eles só nos procuram — e isso eu falo para o Rio Grande do Sul — quando acontece algum problema ou quando o Ministério Público ou um órgão ambiental vai em cima, ou quando tem, por exemplo, o caso de Ernestina. Aí o reciclador é bem-visto. A partir daí, nós não vimos ninguém nos procurar.

Nós estamos trabalhando muito forte na parte de conscientização junto aos gestores e acreditamos que, se o *start* não começar dentro da Prefeitura, junto ao órgão ambiental, não daremos continuidade a esse trabalho no Município. Muitas vezes, agendamos uma reunião com o Secretário de Meio Ambiente, mas, conforme o seu atendimento, não damos continuidade no Município porque sabemos que



haverá problema. Os borracheiros simplesmente dizem que não querem ou que a Prefeitura é que tem que assumir isso.

Então, se não existir uma conscientização efetiva de quem tem que fiscalizar, nós não vamos conseguir suportar a quantidade de pneu de todos os recicladores, porque, Milton, eu questiono os números, como você colocou. E faço a seguinte pergunta: você tem mais ou menos uma ideia de quanto em termos de estoque tem hoje?

**O SR. MILTON FAVARO JUNIOR** - Hoje não temos estoque, porque tudo que processamos vai...

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Você tem algum estoque ou você não armazena? Tem quanto mais ou menos?

**O SR. MILTON FAVARO JUNIOR** - Cem toneladas.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Cem toneladas. Bom, eu tenho 150 mil unidades de pneu dentro do meu pavilhão.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - É de pneu.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - São 300 toneladas.

Se a ABIDIP — desculpe, Milton — está reciclando 100% e a Reciclanip está reciclando 101%, eu queria fazer uma pergunta aos senhores: por que dentro do meu pavilhão há 150 mil unidades de pneu? Por que ele ali também tem pneus? “Ah! Mas vocês são recicladores.” Por que a Prefeitura de Uruguaiana tem dois pavilhões de 600 metros quadrados cada — inclusive um deles pegou fogo em novembro — esperando coleta há 6 meses? Acho que há algo que precisamos olhar. Os números não estão batendo. Eu já questionei o Milton e a própria Reciclanip. Os números não fecham!

É uma pena, porque é um processo tão bonito! Eu sou apaixonado pela reciclagem de pneu comum. Para os senhores terem uma ideia, agora nós vamos tirar o talão de pneu de caminhão e gerar pequenos pregos. Chegamos a esse processo e agora estamos montando as máquinas para tirar prego do talão para a indústria moveleira. São pregos pequenos, porque não temos condições de fazer pregos grandes. Nós temos que achar soluções dentro da empresa para poder



vender por um valor agregado melhor, senão não conseguimos existir. Esse é um dos nossos trabalhos.

Quanto aos impostos, nossos colegas já falaram sobre a média de impostos de coleta, *chip* de borracha, óleo combustível, negro de fumo, aço, certificação e energia. Não podemos esquecer que, lá em Faxinal, a concessionária é local e é extremamente difícil, porque ela põe o valor da energia extremamente alto. Se numa cidade grande isso já é difícil, numa cidade pequenininha, é muito pior. Os colegas estavam falando em média de 27,5%. Eu discordo. Se colocar isso numa média, vamos chegar a 37,5%. Então, é uma carga tributária extremamente alta.

Eu gostaria de agradecer o convite, Deputado. Coloco a Ecotires à disposição. Quando estiverem na região, façam-nos uma visita. Sem dúvida, a porta estará aberta para todos.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Sérgio Sodré, Diretor-Executivo da Ecotires.

Só para reforçar o que o André acabou de mencionar acerca de Uruguaiana, gostaria de dizer que eu estive lá no Município, e a Secretária de Meio Ambiente, Marcia Fumagalli, estava preocupada, porque a Prefeitura disponibilizou um pavilhão — o senhor deve conhecer — que já estava superlotado. No pátio de fora, a céu aberto, também estava lotado. Acho que havia mais pneu do lado de fora do que do lado de dentro, inclusive pegando chuva. Nós cobramos uma solução para aquela situação, e, por ser bem proativa, a Secretária nos disse que um caminhão já estava indo buscar os pneus, a fim de levá-los para reciclagem. Esse é um problema que identificamos em vários Municípios.

Concedo a palavra ao último palestrante, Sr. Shirochi Itami, de Triunfo, pelo prazo de 15 minutos.

**O SR. SHIROCHI ITAMI** - Eu ouvi aqui falarem muito da reciclagem de pneus. Vou falar da reciclagem e reutilização de resíduos de borracha, não só de pneus.

(*Segue-se exibição de imagens.*)

A destinação atual dos resíduos de borracha acompanha mais ou menos esse esquema ali. A industrialização da borracha segue dois caminhos: um, de pneus; e outro, de artefatos de borracha. Eu sempre achei que a destinação dos resíduos de



pneus já tivesse sido equacionada, mas, pelo que ouvi aqui, parece que ainda não está nada equacionado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Está maquiado.

**O SR. SHIROCHI ITAMI** - Está maquiado? Então, como é que se explica, por exemplo, isto aqui? Em 1960, foi fundada a ANIP. Vamos ver o que significa ANIP.

*(Pausa prolongada.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Enquanto o Sr. Itami restabelece a parte técnica da sua apresentação, eu quero informar a todos os presentes que foi aprovada por esta Comissão uma audiência pública para tratar da logística reversa e seus acordos setoriais, aqueles que estão funcionando 100%, 80% bem e aqueles que não estão.

Eu penso que os representantes do setor de pneus deveriam estar presentes, até para contrapor e expor essa situação. Se o Ministério do Meio Ambiente tem apresentado resultados diferentes da prática — e nós sabemos que é totalmente diferente —, eu penso que nós precisamos trabalhar para melhorar essa questão e essa informação junto a esse órgão.

Também gostaria de dizer que uma das primeiras pessoas que me provocaram para fazer esta reunião foi o Sr. Shirochi Itami, lá de Triunfo. Ele já estuda o tratamento de borracha e seus derivados e como extrair produtos e subprodutos dela.

Então, queria deixar registrada a importância da contribuição do Sr. Itami para esta audiência pública.

Por favor, o senhor pode continuar.

**O SR. SHIROCHI ITAMI** - Eu não sei se esta associação, a ANIP, é também uma maquiagem. Eu gostaria de saber a realidade sobre isso. A Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos — ANIP foi fundada em 1960. Isso é real ou não é real? Não sei. Se for uma maquiagem, como vai ser? Vamos ficar falando coisas inverídicas?

Essa Associação atua na defesa dos interesses do setor em todas as esferas, no Brasil e no exterior. Ela compreende 11 empresas e 20 fábricas. Isso é real ou não é real? Eu acho que o pessoal que trabalha com pneus podia nos responder.



A logística para a reciclagem de pneus inservíveis em 2014 tinha 834 pontos de coleta. Em 2015, tinha 1.008 destinadores e processadores. Havia 3.978 rotas em atividade, 19 transportadoras ativas na rede, 250 caminhões envolvidos, 22 mil quilômetros percorridos por dia, trabalhando junto com 24 cimenteiras. Eu não inventei esses dados. Em 2016, o investimento foi de 110 milhões de reais. O investimento previsto para 2017 é de 119 milhões de reais. Tudo isso é maquiagem? Não sei. É coisa para se pensar.

Quase 40 anos depois, foi fundado o Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis. A Reciclanip foi instituída em 2007, para cuidar da logística dos pneus. Mas, pelo que ouvi aqui, nada disso funciona. Não sei. Eu achava que a destinação dos pneus inservíveis já estava equacionada.

A minha preocupação é realmente com os artefatos de borracha. Na indústria de artefatos de borracha, apenas 5% são reutilizados. Embora passem por esse processo de moagem, de trituração, de seleção, apenas 5% são reutilizados. Os outros 95% vão para onde? Para incineração ou para aterros sanitários. Por que só essa pequena porcentagem serve para reutilização? Devido à incompatibilidade do pó de borracha já vulcanizado com novos elastômeros, a incorporação é muito difícil. Então, só se conseguiu incorporar no máximo 5%, quando muito, 10%.

A destinação corrente dos resíduos de borracha hoje segue este esquema aqui. Temos o artefato de borracha ou o pneu, que geram resíduos de borracha. Esses resíduos vão direto para o aterro sanitário ou passam pela fase de picotagem. Na picotagem, é possível que se use a borracha no próprio artefato de menor valor agregado, na pavimentação asfáltica, como já foi visto aqui, e na construção civil. Se nós quisermos usar um pouco mais quantidade de borracha, teremos que passar por outra fase, chamada micronização, que vai transformar a borracha em partículas menores. Mesmo assim, o percentual que se consegue utilizar é muito pequeno.

Existe o processo da desvulcanização ou regeneração da borracha. Mesmo assim, não se consegue usar muita quantidade de borracha regenerada. Por quê? Porque a desvulcanização ou a regeneração provocam uma mudança muito grande na estrutura da borracha. Então, a qualidade cai bastante, apesar de o processo ser muito oneroso — é mais equipamento, mais energia e mais tempo gasto. Daí é



possível voltar a ser artefato de borracha novamente. Com relação ao craqueamento, nem se fala: o gasto de energia é maior ainda. Então não compensa.

Qual é a nossa proposta? Nós sintetizamos uma substância chamada Enova. Essa substância vai permitir que tiremos toda essa parte da micronização em diante. A introdução da Enova vai eliminar todo esse processo posterior. Então, o esquema fica simplificado: artefato de borracha, picotagem, micronização, mais Enova. Depois, voltaria para a fabricação do próprio artefato, que gera o resíduo, inclusive de pneus. O pó de pneu pode ser usado novamente para fabricar pneu, com a introdução desse produto Enova.

Qual é a vantagem e a desvantagem disso? A desvantagem é que eu vou ter que fazer uma separação criteriosa dos resíduos na fábrica e haverá necessidade de adequação da formulação da borracha. Eu não sei se isso seria desvantagem. As vantagens seriam: economia no consumo de borracha virgem e outros insumos; economia no tempo de processamento; menor consumo de energia elétrica; evitação da formação de bolhas na massa; evitação de distorções no artefato; evitação de contração; cumprimento da Lei nº 12.305, de 2010, da Política Nacional de Resíduos Sólidos — PNRS; fim da preocupação com o passivo ambiental, porque ele deixa de existir; e produto ecologicamente correto e sustentável.

Foram feitos alguns ensaios comparativos da atuação da Enova.

**A SRA. VALDOMIRA KUNIYOSCHI** - Eu vou explicar essa parte.

Nós sintetizamos um produto a partir da biomassa — é um produto totalmente sustentável — para agregar valor ao pó de borracha. Atualmente, a quantidade de pó de borracha que se consegue usar na formulação é muito pequena, justamente por causa de problemas de compatibilidade, perda de características finais necessárias no artefato final.

Nós fizemos, em parceria com o Instituto SENAI de Polímeros de São Leopoldo, que é referência na parte de polímeros, testes para verificar a atuação desse nosso produto. Nós preparamos uma amostra. A amostra padrão tem cem partes de borracha. Há outros agregados, como negro de fumo e óleo parafínico. Mas vamos pensar nela em termos de cem partes de borracha.

Nessa amostra com cem partes de borracha, foram colocadas duzentas partes de pó de borracha. Para cem partes de borracha, eu dobrei a quantidade de



pó de borracha. Foram feitos três testes: da massa padrão com o pó de borracha; da massa padrão com o pó de borracha e mais o nosso produto; e da massa padrão com o regenerado. Esses testes foram feitos simplesmente para verificar qual é a atuação do nosso material.

Os resultados foram estes: a padrão é a borracha virgem com o negro de fumo e óleo parafínico mais aceleração. O que nós podemos comparar a partir daí? Os senhores vão ver que há uma setinha do lado esquerdo de cada item, de cada propriedade analisada. A setinha para cima vai significar que, quanto maior o valor — eu sei que a grande maioria do pessoal não é da área técnica —, realmente é melhor a atuação do meu produto, ou seja, a propriedade do meu material.

O que foi verificado? Os senhores vão ver que há ali pó de borracha com Enova e pó sem Enova, borracha regenerada tradicional e padrão. No pó de borracha com e sem Enova, nós vamos ter três colunas. Cada coluna apresenta uma granulometria diferente. Temos borrachas de 30 mesh, 50 mesh e 80 mesh. Então, vai variar realmente o tamanho do pó.

O que nós podemos tirar de conclusão? Se os senhores pensarem numa borracha sem Enova e numa borracha com o pó mais a Enova, vão verificar, por exemplo, na tensão de ruptura, que ela basicamente manteve ou até melhorou a massa inicial. Ela estava em 8 e foi para 8,6. Uma delas deu 10,2. Essa é um pó mais fino, é uma malha 80. Na verdade, o pó malha 80 mais a Enova melhoraram muito a propriedade de tensão de ruptura.

Quando os senhores forem fazer essa mesma comparação do pó sem a Enova, vão perceber que essa característica caiu pela metade. Esse realmente é um potencial que nós conseguimos detectar e medir no nosso material.

Os senhores podem verificar também as outras propriedades ali. Na verdade, não houve realmente muita variação no alongamento de ruptura. O módulo a 50% diminuiu, mas menos do que os outros, mesmo comparado com a borracha regenerada.

Vamos pensar mais nesses termos, que é o que interessa inicialmente. Não vamos nos aprofundar nem na parte da abrasão, que também foi melhor, porque esse realmente não foi o intuito do projeto. Inicialmente, nós queremos demonstrar o quê? Que a Enova consegue manter as características da borracha original ou



muitas vezes contribuir de maneira que ela dê características, propriedades até melhores do que a do artefato inicial.

Nós estamos aqui para complementar o trabalho de todos os senhores, que fazem reciclagem de pneu. Chegam ao pó de borracha, incorporam no asfalto e vendem para terceiros. Nós podemos fazer com que esse resíduo, esse pó de borracha seja realmente utilizado numa quantidade muito maior, sem perder propriedades.

O que vai acontecer? Em vez de usar o pó de borracha como uma carga, que, na verdade, é o que ele acaba sendo considerado, ele vai ser um produto muito nobre. Ele vai competir com a borracha virgem e trazer propriedades realmente necessárias. Eu vou poder usá-lo em borrachas especiais. Não vou pegar um coxim ou um artefato técnico e aplicá-lo em uma coisa sem necessidade, tal como um para-lama, que não tem uma necessidade tão grande de propriedades. Não, ele pode voltar realmente para esse tipo de artefato mais técnico.

Essa é a nossa contribuição. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Sra. Valdomira Kuniyoischi e Sr. Shirochi Itami.

Nós agora vamos abrir a palavra para os demais presentes, por 3 minutos, para fazerem questionamentos. Os nossos palestrantes podem responder às perguntas e, ao mesmo tempo, também fazer suas considerações finais, porque o nosso horário está bem avançado.

Concedo a palavra ao Deputado Celso Maldaner.

**O SR. DEPUTADO CELSO MALDANER** - Eu queria parabenizar a iniciativa de V.Exa., Deputado Carlos Gomes, que é o proponente deste evento. Eu também sou apaixonado por pneus.

Na verdade, a nossa atividade é colaborar com o meio ambiente, porque um pneu leva 500 anos para se decompor na natureza. Então, nós prolongamos a vida do pneu. Essa é a minha atividade. Eu pego um pneu que roda 150 mil quilômetros e prolongo a vida dele, fazendo a recapagem, que permite que ele faça a mesma quilometragem e tenha um baixo custo.

Na verdade, eu não sou concorrente da ANIP, pois ela fabrica pneu novo. Às vezes, temos dificuldades quanto a isso. Há muito sofrimento, muita briga, porque



não deixam, por exemplo, recapear pneu de moto. Daqui a alguns dias, não vão mais deixar recapar pneu de carro de passeio. Então, é uma briga muito grande. Nós temos essa batalha. O meu foco, particularmente, não é esse. Mas há pessoas que vivem da recapagem de pneus de moto. Então, é uma briga muito grande. O meu *mix* é mais o pneu de carga, fora de estrada.

Eu acho que eu sou o maior cliente da Vipal no Rio Grande do Sul, no sul do Brasil. Recapamos, nas unidades de Santa Catarina e do Paraná, em torno de 20 mil pneus ao mês. O volume é grande, o faturamento é muito alto. Nós vivemos disso.

O que nós fazemos é prolongar a vida do pneu. Se pudermos fazer três vidas é melhor, porque aí baixa o custo para o consumidor. Esse é o nosso trabalho.

Fiquei encantado ao ver as exposições dos senhores. Já existem todos esses pontos de coleta em Santa Catarina, em todo o sudeste do Paraná, em Mato Grosso do Sul e em grande parte do Rio Grande do Sul.

Quero parabenizá-los, porque todos aqui estão preocupados em colaborar com o meio ambiente. Eu estava preocupado, mas já há legislação nesse sentido. Não sei se é só na recapagem, mas, por exemplo, as empresas que coletam papelão recebem um incentivo. Eu não sei se há nesse ramo de pneus.

Eu sei que Michel Temer, quando estava em exercício na Presidência, vetou a isenção do PIS e da COFINS que nós tínhamos conseguido aprovar aqui na Câmara e no Senado. Então, não seriam mais cobrados PIS e COFINS, o que iria beneficiar muito o setor, quando veio essa onda de desonerações. O projeto foi encaminhado à Presidência e, quando a Presidente Dilma viajou, o Michel Temer vetou.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Não derrubamos o veto?

**O SR. DEPUTADO CELSO MALDANER** - Não, não.

Isso dava em torno de 300 milhões ao ano. Para o Brasil não era muito, mas para o setor seria um grande benefício.

Eu queria aqui parabenizá-los por esse trabalho, que acho que tem que ser feito. Não sei se ANIP está cumprindo a legislação. Segundo a legislação, a cada pneu produzido, tem-se que recolher três ou quatro. Na prática, eu não sei se isso



está funcionando mesmo. Acho que era isso que o Carlos queria colocar. Eu não sei se realmente está acontecendo, de fato, no campo, o recolhimento dessas carcaças.

Chamou a minha atenção a referência que o senhor fez ao IBAMA. Em que o IBAMA está atrapalhando? O IBAMA tem que acompanhar esse recolhimento? Não entendi direito. Por que o IBAMA tem que acompanhar o recolhimento, se eu tenho licença ambiental para exercer a atividade?

Sobre o que foi falado a respeito do Corpo de Bombeiros, eu também não entendi direito. Levou muito tempo, não sei se para a instalação da fábrica, ou por que demorou tanto.

Eu queria perguntar se o Ministério Público é um aliado ou se ele atrapalha muito. Geralmente, o Ministério Público atrapalha muito. O Ministério Público não é fácil! Em tudo que é atividade, o Ministério Público está em cima.

Eu, por exemplo, não posso recapar pneus para órgãos públicos, porque, segundo o art. 54 da Constituição, Parlamentar não pode ser sócio-fundador de empresa. Então, temos muita dificuldade nesse sentido.

As minhas perguntas são mais no sentido de esclarecer a questão do IBAMA, a dificuldade do Corpo de Bombeiros e se o Ministério Público atrapalha ou ajuda.

Parabenizo-os mais uma vez por essa iniciativa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Deputado. Só peço a V.Exa. que aguarde um pouco para ouvir as respostas, porque vou abrir para a participação dos demais presentes. É possível que daqui a pouco tenhamos perguntas semelhantes, e os membros da Mesa poderão responder tudo de uma vez.

**O SR. DALTON TORRES FILHO** - O meu nome é Dalton. Eu sou aqui da Casa, da Liderança do PR.

Eu queria saber o que vem a ser o *chip* de borracha e qual o benefício que o pó de borracha confere ao asfalto que o contém.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado pela participação.

Peço, por gentileza, que os convidados anotem as perguntas para depois respondê-las.

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Boa tarde, meu nome é Marília Viotti. Eu sou do Ministério do Meio Ambiente.



Na verdade, eu queria responder a algumas colocações que foram feitas durante as exposições. Em relação ao que disse o Sr. Milton, que foi recebido no Ministério do Meio Ambiente três vezes, do ano passado até agora — e uma delas foi por mim, inclusive —, eu lamento se não conseguimos recebê-lo no tempo em que o senhor esperava. Lamento a demora.

Eu queria fazer a distinção entre duas coisas que não me pareceram ficar claras aqui: uma é a reciclagem de pneus e a outra é o coprocessamento de pneus. Hoje a destinação ambientalmente adequada que tem sido feita mais amplamente no Brasil é o coprocessamento de pneus, em fornos de cimenteira. Isso responde por 60% da destinação dos pneus no Brasil. Essa é uma tecnologia de destinação ambientalmente adequada, mas, de fato, como reciclagem, para voltar a ser um produto novo... É mais uma recuperação energética. Essa é outra questão.

Em relação à regulamentação, a logística reversa de pneus é regulamentada pela Resolução CONAMA nº 416, de 2009, que é anterior à Política Nacional de Resíduos Sólidos. Então, ela se contrapõe em algum momento em relação à Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Na verdade, temos convidado o setor de pneus a apresentar uma proposta de acordo setorial de logística reversa de pneus, mas parece que as recicladoras e as importadoras são setores que concorrem. Então, nós estamos solicitando que apresentem uma proposta de acordo setorial, porque ela vai ser analisada com a maior brevidade, com a maior acuidade que nós conseguirmos em tempo.

Com relação à coleta de pneus, eu gostaria só de deixar registrado que, em função da epidemia de zika, foi criada a Sala Nacional de Coordenação e Controle, para o enfrentamento aos vírus dengue, zika e *chikungunya*.

Houve um aumento expressivo da coleta de pneus do primeiro trimestre do ano de 2016 para o primeiro trimestre deste ano. Por exemplo, no Estado de Sergipe, houve um aumento de 374% de pneus coletados; no Estado do Ceará, 125% de aumento na coleta de pneus; no Estado de Amazonas, 75%. Então, os pneus não estão sendo jogados de qualquer forma e não estão sendo coletados.

Quanto ao Ministério Público, é uma questão para a qual temos que chamar atenção também. Existe uma questão federativa no Brasil. Há determinadas medidas que o Ministério do Meio Ambiente não pode tomar. Infelizmente, já ocorreu



caso de um procurador ou um promotor de um Município proibir a coleta de pneus, em função da Política Nacional de Resíduos Sólidos. Fazemos o possível para evitar que isso volte a ocorrer. Às vezes, o Ministério Público ajuda; às vezes, por interpretar a lei sem ver as questões que precisam ser, de fato, permeadas com relação às epidemias, por exemplo, o Ministério Público atrapalha.

Eu tinha mais o que falar, mas posso abrir mão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Marília, obrigado pela sua participação. De pronto, quero deixar registrado que o Ministro José Sarney Filho tem sido muito solícito com essa causa. E, como já temos uma audiência pública aprovada para tratar da logística reversa e dos acordos setoriais, haverá uma grande oportunidade de tratarmos disso na audiência propícia. Obrigado.

Mais alguém deseja fazer questionamentos? *(Pausa.)*

Por gentileza, é só ligar o microfone e dizer seu nome, para que fique registrado.

**O SR. CRISTIANO** - Boa tarde a todos. Meu nome é Cristiano e participo da Racri, juntamente com o Marcelo, que fez a exposição. Acho muito importante esta audiência pública.

Agradeço o nobre Deputado por dar a devida importância a essa questão, porque, querendo ou não, além de ser uma atividade comercial e econômica que exercemos, há também o lado ambiental. E isso se traduz de várias maneiras, como prevenção de doenças na população em geral e, conseqüentemente, redução de custo para o Governo.

Eu gostaria de dizer o seguinte: a maioria de nós veio com o intuito de pedir socorro, porque, do jeito que está, infelizmente, podemos regredir no passo que vimos caminhando com relação a investimentos futuros. Muitos empresários já desistiram em função das grandes dificuldades que enfrentamos. Por exemplo, muitas vezes ou na maioria delas, não temos um incentivo e realmente não somos vistos. Precisamos de um olhar mais carinhoso por parte do Governo com relação a um incentivo ou a uma linha de crédito.

Nós não temos acesso a tecnologias. Muitas vezes, somos obrigados a desenvolver a nossa própria tecnologia. Embora estejamos prestando um trabalho para a sociedade em geral, querendo ou não, somos penalizados até em relação à



política de proteção da indústria nacional. Como não temos um similar, porque a indústria de reciclagem de pneus no Brasil é relativamente nova, não é desenvolvida como a de outros países, nunca houve a preocupação de se desenvolver equipamentos para essa atividade. Isso dificulta o nosso acesso, a nossa competitividade e a nossa eficiência.

Por isso, estamos aqui pedindo socorro. Eu vou dar um exemplo básico: imagine o que vai acontecer se o lixeiro parar de tirar o lixo da sua rua. Vai virar o caos, não vai? A empresa precisa ter um retorno financeiro para poder reinvestir no seu parque industrial. Se não tivermos um mínimo de retorno que seja, nós vamos ser obrigados ou a mudar de profissão, ou a nos adaptarmos, ou a realmente fecharmos as portas.

Portanto, eu queria que esse apelo de socorro fosse ouvido e atendido.

Era só isso.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Cristiano.

Eu vou passar à segunda rodada, para que os nossos convidados que estão à mesa acrescentem algo, tirem dúvidas e façam suas considerações finais.

Com a palavra o Dr. Milton Favaro Junior, Diretor da ABIDIP.

**O SR. MILTON FAVARO JUNIOR** - Sobre as considerações do nobre Deputado e do Sr. Shirochi Itami em relação à questão da ANIP, o que eu posso dizer é que eu não respondo pela ANIP, porém conheço bem o trabalho que desenvolve — acho que é muito difícil falarmos em nome de uma instituição que não está aqui para se defender — e sei que eles realmente recolhem pneus. Seria injusto eu chegar aqui e dizer que não há recolhimento de pneus por parte da ANIP. Não é isso.

Eu acho que o que parece aqui, uma vez que sobra pneu, como questionou o Sr. Shirochi, é se isso é maquiado, se isso existe ou não. Ela deve existir. Eu não tenho os dados se ela é ou não de 1960. Eu conheço todo o processo da Resolução nº 258, de 1999. Eu conheço toda a briga que aconteceu no Congresso em relação a essa resolução, as brigas judiciais que ocorreram entre os importadores — a ABIDIP nem existia — e a ANIP na esfera da Justiça Federal. Há até um livro publicado sobre isso. O livro se chama *A Guerra dos Pneus*. Se alguém quiser



conhecê-lo e não achar, é só pedir à ABIDIP, que receberá a indicação de onde achá-lo.

No livro, há aspectos da Justiça Federal, a íntegra de alguns processos, que mostraram a briga da indústria nacional que, naquela época, não queria cumprir as regras, pois essa questão não era de interesse dela. Depois, ela se ajustou e as cumpriu. Hoje o mercado de reposição da ANIP no Brasil corresponde a 80%, segundo dados do próprio IBAMA, e 20% é dos importadores.

Também temos que colocar aqui que a própria indústria nacional é responsável, em média, por 35% de tudo o que é importado de pneu no País. Às vezes, é muito difícil, e se diz: *“Ah! Importador é importador; fabricante é fabricante”*. Não, eles são grandes importadores, em primeiro, em segundo, em terceiro lugar. Arrisco dizer que são, disparados, os maiores importadores do País. São multinacionais. Então, eu acho que eles fazem.

A questão não é não fazer, a questão é a meta. A meta de destinação não corresponde àquilo que o mercado está expondo. Isso é efeito da 92ª Reunião do CONAMA, da qual o Ministério do Meio Ambiente participou na época, que declinou uma nova fórmula de análise que resultou na Resolução nº 416.

Na minha última reunião, fui bem recebido no Ministério do Meio Ambiente. O que eu quis dizer é que demorou para eu ser recebido. E não estou dizendo que alguém teve culpa disso, eu quero deixar isso bem claro.

A meta tem que ser revisada. Se isso não acontecer já, vamos ter um baita problema daqui a 1 ano, a 2 anos, ainda mais considerando a questão de que os empresários não estão mais suportando a cadeia de impostos.

Eu também quero fazer uma consideração ao nobre Deputado sobre o PIS e a COFINS: 300 milhões era a desoneração, quando houve o veto pelo nobre Presidente Michel Temer, em exercício à época e hoje ainda.

Quanto custam a dengue e a *chikungunya* para o Ministério da Saúde no Brasil? Muito mais do que isso. Isso havia acabado. Em 2003, com o recolhimento de pneus, a dengue acabou no Paraná. Depois, voltou com tudo. Hoje, há dengue em Londrina, em Maringá. Como eu disse, em 2003, com o recolhimento de pneus, isso não havia mais. Não é que o pneu seja responsável por 100% dos casos de dengue, mas tem uma grande participação. Isso tem que ser colocado. *“Ah, não*



*podemos desonerar nada.*” Está bem, então não vamos desonerar 300 milhões, vamos gastar 1 bilhão para liquidar com a dengue.

Gente, isso é gestão! A política no Brasil precisa de gestão, precisa de estatística para tomar uma decisão, e não só uma questão político-partidária.

Aliás, quero dizer que não sou filiado a nenhum partido, nunca fui e provavelmente nunca serei. Eu sou cidadão brasileiro e presidente de uma associação. Amanhã posso nem ser, mas vou continuar brigando pelo meio ambiente.

Quanto à questão se o Ministério Público ajuda, respondendo ainda ao nobre Deputado, na maioria absoluta das vezes ajuda. A questão é como se tratam os dados. O Ministério Público, muitas vezes, é leigo no assunto, como também muitas vezes, o próprio Deputado não conhece e nem tem obrigação de conhecer, porque não é assunto de sua competência. Mas nós que somos técnicos e estamos na área temos a obrigação, como cidadão, de apontar os números e explicar em qualquer tipo de linguagem: básica, média ou avançada. Então eu acho que, na maioria das vezes, ajuda, quando nós realmente demonstramos uma boa intenção, mostramos dados, não fugimos do assunto e apresentamos também os problemas. Digo isso porque o Ministério Público não pode levantar questões que vão inviabilizar economicamente uma empresa e, em tese, até fechá-la. Não dá! Então isso tem que ser ponderado.

Aliás, no Ministério do Meio Ambiente, quando eu conversei com a Marília, foi muito esclarecedor. Ela conhece muito bem a área. Quanto ao acordo setorial, eu concordo. Eles até colocaram para nós que estão aguardando os dados. O que eu disse — e nesse caso não foi à Marília, mas à Dra. Zilda Cardoso — foi que nós não vamos apresentar os dados, porque não há a mínima possibilidade de um acordo setorial com a meta que existe hoje. Tudo bem, daí teríamos que apresentar um requerimento pedindo a mudança de meta. Eu acho que é um risco muito grande hoje colocar um acordo setorial. Do jeito que a Reciclanip estava caminhando para não mudar a meta, porque ela responde por 80% do mercado, eu não posso hoje apresentar uma proposta de acordo setorial. Eu estaria sendo ingênuo e, ao mesmo tempo, irresponsável.



Eu queria que o Ministério do Meio Ambiente — e eu disse isso na reunião — reunisse todo mundo numa mesa. Eu não fujo de nenhuma conversa. Pode reunir todo mundo numa mesa e vamos discutir essa meta. Não pode a indústria nacional, no ano passado, fabricar 67 milhões de pneus, importar mais 3 ou 4 milhões, enquanto o resto das importações casarem na casa dos 9 milhões, e ela só ter o dobro da nossa meta de destinação.

Desculpem-me, isso é matemática! A indústria nacional faz 67 milhões, importa mais 4 ou 5 milhões, e nós importamos 10 milhões — todos os importadores, não só os da minha associação —, e a nossa meta é metade? Ah, tudo bem, tem que descontar o que vai exportado. Eu concordo que tem que descontar o que vai exportado e quero deixar isso registrado. O que vai exportado eu não acho que deve entrar na meta, mas não aquilo que vai para a montadora.

Foi movida uma ação civil pública que se transformou inclusive um processo judicial pesado no Espírito Santo, em que eu era réu junto com a Reciclanip. Nós colocamos a forma como atuávamos em recolhimento no Estado, que foi dada como exemplo na ação, e chegou-se à pergunta: quanto dessa meta, quanto dos pneus que vão para as montadoras estão sendo rastreados para verificar se estão sendo vendidos na concessionária? O juiz mandou verificar. Foram visitar 12 lojas no Espírito Santo, entre elas, concessionárias. Todas as concessionárias vendiam pneus. Essas concessionárias disseram que compraram das montadoras. Será que compraram da montadora ou compraram separadamente? Se compraram das montadoras, está naquela conta que foi para as montadoras.

Eu não estou acusando ninguém. Só estou dizendo que todos nós temos que nos sentar e levantar os dados.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - V.Sa. dispõe de 2 minutos.

**O SR. MILTON FAVARO JUNIOR** - Bom, a Marília queria falar. Eu acho que ela poderia usar os meus 2 minutos para falar. Eu não vou ser...

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Então, eu vou passar os 2 minutos para a Marília.

Eu só não quero me aprofundar na questão da logística reversa e do acordo setorial, porque nós vamos ter uma audiência específica para tratar disso.

Concedo a palavra à Marília Viotti, por 2 minutos.



**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Fica complicado assim. Vocês querem mudar uma situação que existe. Eu concordo que a meta está aquém do que precisaria.

Mas você pode dizer: *“Não adianta eu participar de uma mesa, porque não vai dar em nada”*. Na verdade, nós queremos receber todos os setores, todos os elos da cadeia. Proponham. Vocês estão se recusando a propor um acordo setorial? Nós não estamos nos recusando a receber uma proposta de acordo setorial.

Um acordo setorial é precedido de etapas, precisa de um estudo de viabilidade técnica econômica, no qual vocês vão ter que colocar os dados. E aí é uma questão econômica. O que economicamente é mais viável? É continuar indo para forno de cimenteira em substituição a outras fontes de energia? O quanto é viável reciclar um pneu? Disso nós não fugimos. Todas as cadeias de logística reversa querem desoneração, nós sabemos disso.

Mas não podemos fugir do óbvio. Quanto é que custa pegar 5 toneladas de pneu e mandar para reciclagem, para manta asfáltica ou para outra finalidade que seja? E quanto custa para levar isso e usar como combustível em forno de cimenteira?

Proponham, digam-nos os dados. Vamos analisá-los. Nós do Ministério do Meio Ambiente somos os mais interessados em ajudar. Nós já fizemos outros acordos setoriais e faremos quantos forem preciso para cumprir a Política Nacional dos Resíduos Sólidos. Não nos negamos a fazer isso.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Marília.

Passo a palavra ao Sr. Marcelo Guadalupe, para suas observações e considerações finais.

**O SR. MARCELO GUADALUPE REZENDE** - Eu só gostaria de saber sobre o assunto abordado pela Marília. Não sei se eu estou entendendo bem, depois eu vou até passar a palavra para o Milton, porque ele tem mais conhecimento sobre o assunto.

Marília, o que o Milton está falando é uma questão de metas. Eu tenho um relacionamento tanto com a ABIDIP quanto com a ANIP, também como reciclador, e com a Reciclanip, que é a associação dos fabricantes de pneus que estão instalados no Brasil — são multinacionais, mas estão no Brasil, como a Pirelli, Continental, Goodyear. Essas empresas fabricam mais, então a meta delas deveria ser maior,



não é isso? Se elas fabricam 80% do mercado, deveriam ter uma meta de logística reversa de 80%. Ao passo que os importadores respondem por 20%, então teriam que ter uma meta de 20%. É isso o que eu estou entendendo.

Vou até passar para o Milton. Por que 50%?

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Você entende que a legislação precisa ser revisada, porque é anterior à Política Nacional? É isto que estou pedindo: proponham uma revisão, proponham uma...

**O SR. MARCELO GUADALUPE REZENDE** - Mas é isso que o Milton também está pedindo.

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Proponham a revisão, proponham novas metas. Eu concordo, a meta está defasada.

**O SR. MARCELO GUADALUPE REZENDE** - Exatamente.

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Por favor!

**O SR. MARCELO GUADALUPE REZENDE** - Eu vou passar a palavra ao Milton. Só quero esclarecer ao amigo ali.

Perdão, mas eu esqueci o seu nome.

**O SR. DALTON TORRES FILHO** - É Dalton.

**O SR. MARCELO GUADALUPE REZENDE** - O Dalton quer saber o que é *chip*. O *chip* é o primeiro corte do pneu, que tem um tamanho de 5 a 7 centímetros, mas pode chegar até a 10 centímetros, dependendo da cimenteira, que substitui o carvão coque, como combustível sólido. Então, é um combustível sólido. Ele entra dessa forma, inclusive com aço e tudo o mais para dentro do forno da cimenteira. Ele tem poder calorífico. Isto é o *chip*: o primeiro corte do pneu.

Passo a palavra ao Milton.

**O SR. MILTON FAVARO JUNIOR** - Vou pegar os últimos minutinhos do Marcelo.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Peço que faça suas considerações finais, porque eu tenho que passar...

**O SR. MILTON FAVARO JUNIOR** - Está bem.

Quanto àquilo que você falou, eu concordo 100%, mas não era o que eu estava falando. Eu sou a favor do coprocessamento; eu sou a favor do asfalto borracha; eu sou a favor de piso, de vaso de xaxim, de cone, de tudo o que puder



promover... O coprocessamento ainda é superimportante. Para que isso exista, é preciso mudar a meta de destinação. E não é num acordo setorial que se muda a meta, mas num requerimento separado. No acordo setorial, vai haver alterações quando houver meta, senão vai ficar frágil juridicamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Repito: para discutir acordo setorial e logística reversa, vamos ter uma audiência pública específica.

Concedo a palavra ao Joel Custódio, para fazer suas considerações e observações finais.

**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - Vou responder à pergunta do Sr. Dalton sobre o benefício do pó de borracha no asfalto.

O asfalto não precisa da borracha em si, mas dos polímeros que estão dentro dos pneus. Por incrível que pareça, quando vemos um lixão, parece que lá só tem lixo, mas não. Lá dentro tem os polímeros mais nobres e diferentes, por tipo de pneus. Por exemplo, um pneu de trator, que é o pneu agrícola, tem um tipo de polímero porque ele não aguenta a temperatura do asfalto nem o impacto. Então, ele pode ser feito de uma borracha mais dura. O polímero que vai, por exemplo, no pneu de caminhão já aguenta a temperatura do asfalto, a rotação, o impacto, o peso, enfim, é outro tipo de polímero. O polímero que vai, por exemplo, no pneu de avião é outro. O avião que decola da África do Sul, cuja temperatura é de 40 graus positivos, vai pousar lá no Alasca, onde a temperatura está a 40 graus negativos. A borracha não pode ficar mole quando está lá na África nem dura quando está lá no Alasca. O que dá essa elasticidade, digamos assim, são os polímeros. Então, o que ele acrescenta ao asfalto? Acrescenta justamente esses polímeros.

O trabalho que a Strasse faz é classificar os tipos de pneus, triturar, fazer a granulometria e enriquecer o asfalto para dar o efeito de elastômero. O asfalto é um ligante asfáltico, que liga, digamos assim, as pedrinhas. Imaginem que isto aqui seja um monte de pedrinhas ligadas. Então, o asfalto comum liga e fica. Conforme vai passando caminhão, peso por cima, ele começa a abrir uma rachadura, a fraturar. Quando ele tem a adição do pó de borracha, por causa dos polímeros, fica mais flexível. Então, ele vai, mas volta um pouquinho. Essa flexibilidade no asfalto faz com que rache menos e dure 5 vezes mais do que...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*



**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - Com certeza.

Ele aumenta também a adesão na frenagem, evita a aquaplanagem do carro, porque filtra a água que vai para a camada... Então, ele tem essa...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - É isto, enriquece o asfalto.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - O senhor pode fazer suas considerações finais, pois estamos nos encaminhando para o final. Já concluiu?

**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - Era só isso, ia somente responder à pergunta dele.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado.

Concedo a palavra ao Sr. Sérgio Sodré.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Desculpe, é que já tínhamos encerrado para as considerações finais, mas vou abrir uma exceção.

Qual é o seu nome?

**O SR. VINÍCIUS** - Eu só tenho uma dúvida.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Qual é o seu nome?

**O SR. VINÍCIUS** - Vinícius. Eu sou engenheiro ambiental e civil. Estudei e desenvolvi, sozinho, pré-moldados 100% borracha e cimento, com aditivos que inventei.

Quando eu estava fazendo a pesquisa, vi que a camada, a manta asfáltica elaborada com asfalto e raspa de pneu, digamos assim, pode ser reduzida, mas, de acordo com a legislação, a camada tem que conter os mesmos agregados dos padrões comuns, convencionais. Os senhores fazem isso lá ou há essa redução da camada, da manta asfáltica?

**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - Na verdade, o DNIT e o DNER têm uma normativa, uma especificação de como deve ser feita a camada. Então, com o asfalto-borracha, permite-se a diminuição, sim, mas é preciso obedecer também a um critério. Usando um vocabulário bem comum, seria o contrapiso, que são as pedras que vão embaixo. Então, tendo um contrapiso bem sólido, ele pode diminuir essa camada. No caso do asfalto-borracha, se se fizer uma conta a longo prazo, ele vai ser mais barato do que o asfalto convencional, porque, além de durar mais, vai diminuir...



**O SR. VINÍCIUS** - O leito sobre o leito.

**O SR. JOEL CUSTÓDIO** - Exatamente.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Vinícius.  
Obrigado, Joel.

Concedo a palavra ao Sr. Sérgio Sodré.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Vou responder às perguntas do senhor sobre o IBAMA.

Na realidade, nós temos um cadastro dentro do IBAMA, no qual constam as nossas licenças e toda a documentação da empresa. Quando nós fazemos a coleta do pneu, informamos ao IBAMA o CNPJ e a quantidade de pneus que nos foi entregue. Isso gera um certificado, que é negociado com as produtoras e importadoras de pneu.

O IBAMA é um grande um parceiro para nós, porque é quem organiza os dados, para que tenhamos isso como resultado financeiro.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Temos que informar a ele diariamente a quantidade que produzimos, os pneus que trituramos, reciclamos, e quanto entrou efetivamente de coleta.

Sobre o PPCI, que é o Plano de Prevenção e Proteção contra Incêndio, que comentei com o senhor, em função do que nós passamos, eu diria que é muito duro, pois faltam regras, principalmente na parte de incêndio, e informações em legislação de meio ambiente. Às vezes, consultamos algo hoje e está de uma forma, mas, na semana seguinte, já não é mais o mesmo. Nós passamos por isso. Essa é a questão do PPCI. Hoje, depois de 4 anos, verificamos que a morosidade é muito grande em todos os órgãos, em função do licenciamento.

Eu não sei se entendi errado, mas a senhora comentou que as recicladoras são concorrentes da importadora. Eu não sei se entendi.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Não. Ah, está bem! É o contrário, nós somos parceiros, só para deixar claro.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*



**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Ah, sim! Eu gostaria até de comentar aqui outra situação, só para encerrar. Refiro-me à Reciclanip e à ANIP. Eu falo da dificuldade — eu posso mostrar a quantidade de *e-mails* — de acesso a essas entidades.

É extremamente difícil uma empresa pequena como a minha, eu não sei a dos colegas, instalada no interior do Rio Grande do Sul, ter acesso à Reciclanip e à ANIP. Eu não consigo entender o porquê dessa dificuldade, sendo que eles têm que transportar o pneu de lá para São Paulo.

Imaginem, eles vão passar na porta da minha usina e vão levar o pneu ainda por mais mil quilômetros.

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Mas às vezes vai para Nova Santa Rita, que fica a 250 quilômetros.

É extremamente difícil acessar a Reciclanip. Eu gostaria de frisar muito bem: é extremamente difícil o acesso à Reciclanip. Para alguém propor uma reunião, passa-se por um crivo. Quando eles resolvem responder, já se passaram 2, 3 meses.

Eu entendo que sem o apoio dos importadores e dos produtores de pneus, como a Pirelli, a Goodyear e todos os grandes *players*, dos quais estamos falando, seria muito difícil. Possivelmente, hoje, sem os importadores, sem a ABIDIP, sem um parceiro da ABIDIP nós não estaríamos aqui. Nós dependemos de venda de crédito, senão não se consegue fechar as contas. É provável que — isso foi dito aqui e gostaria de frisar —, no próximo ano, muitos dos que estão produzindo hoje não o farão mais em função da dificuldade.

Eu só gostaria de levantar um último assunto, que é sobre os dados do Piauí, do Nordeste. Se aumentou 180%, eu volto a questionar: o que então era feito antes? Não havia coleta?

Desculpem-me, porque eu acompanho coleta diariamente, eu acompanho meus caminhões saindo diariamente. A Reciclanip não tem um caminhão e faturou 110 milhões em...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Mas nós nos falamos.



**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - O problema é questionar dados que foram informados no âmbito da Sala Nacional de Coordenação e Controle da dengue, da zika e da *chikungunya*.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Eu não estou questionando os dados das doenças. Estou questionando os dados da coleta.

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Esses dados foram elaborados no âmbito dessa Sala, que é coordenada pelo Ministério da Saúde. Esse relatório é de ontem.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Eu entendi, será publicado ainda.

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Esse relatório vai ser publicado. Se você quiser ver os dados das infecções por esses três vírus, pode constatar que eles caíram. É claro que há uma questão sazonal, relacionada à chuva também. Mas, se não me engano, eu posso estar falando uma bobagem, as infecções diminuíram 92%.

A coleta aumentou, isso eu garanto. Eu também não quero ficar falando pela Reciclanip. Esse dado não foi inventado.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Eu concordo. Não estou questionando dados sobre doenças.

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - É preciso ter o cuidado de não ser irresponsável e questionar dados que foram informados.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Qualquer empresa tem um crescimento, é natural.

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - É a coleta. Segundo os dados, a quantidade de pneus coletados, em relação ao primeiro trimestre de 2016 e ao primeiro trimestre de 2017, aumentou.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Então, a coleta estava muito baixa, era isso?

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Aumentou muito, mas houve lugares em que ela diminuiu. Na Região Nordeste inteira aumentou 36,4%.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Esses dados são novos, não é? Saíram agora, são de primeira mão.

**A SRA. MARÍLIA VIOTTI** - Sim, é porque estão no âmbito da Sala Nacional de Coordenação e Controle.

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Eu não tive acesso a eles. Toda indústria tem um crescimento natural. Por exemplo, hoje eu não tenho como receber 200 toneladas/dia dentro da minha usina, porque eu não vou ter capacidade.



*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Não.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Sr. Sérgio, podemos ir para as considerações finais?

**O SR. SÉRGIO SODRÉ** - Eu gostaria só de agradecer, mais uma vez, o convite. Muito obrigado a todos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Concedo a palavra ao Sr. Shirochi Itami.

**O SR. SHIROCHI ITAMI** - Eu gostaria de deixar bem claro que o produto que nós sintetizamos ajuda na reutilização da borracha inservível, em forma de pó ou qualquer outra forma, inclusive para recauchutagem. O produto vai ajudar a compatibilizar diversos elastômeros.

Era o que eu tinha a dizer.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Obrigado, Sr. Itami.

Eu quero fazer um agradecimento a todos: ao Deputado Celso Maldaner; à Sra. Marília Viotti, do Ministério do Meio Ambiente; aos debatedores Milton, Marcelo Guadalupe, Joel Custódio, Sérgio Sodrê, Itami, e aos demais presentes que permaneceram nesta audiência até agora.

Esclareço ao Deputado Celso Maldaner sobre a dificuldade de acesso ao Plano de Prevenção e Proteção contra Incêndios no Rio Grande do Sul, como o Sérgio mencionou. O advento da tragédia na Boate Kiss foi em Santa Maria. A partir daquele ato isolado criaram-se vários entraves. Se já era difícil, tornou-se pior. Estão, analisando agora, eles enrijeceram demais. É quase impossível criar um investimento novo para gerar emprego, porque, para passar por um PPCI, nenhum bombeiro quer assinar mais. Estavam todos com medo de responder a processos e de serem presos. Então, começou por aí.

Nós conhecemos, no Rio Grande do Sul, as dificuldades que temos pelo preciosismo, pelo rigor exacerbado do cumprimento da lei. Às vezes, nem pelo cumprimento, mas pela interpretação da lei. Eu sei muito bem o que é isso.

Eu acredito que muitas dúvidas que aqui não foram dirimidas, e não teriam condições de ser, Marília, é porque este tema é palpitante, complexo e, ao mesmo tempo, instigante.



Acredito que todas as pessoas que permaneceram aqui até agora é porque, no fundo, têm um fascínio ou algo que lhes prenda a essa matéria ou a matérias como essas. A maioria aqui sabe que eu já fui catador. Já catei de tudo um pouco, inclusive pneu para poder sair rodando com o cabo de vassoura.

Nós temos o diagnóstico dos setores. Eu anotei alguns dados sobre o setor de pneus e vamos trazer os do setor de material de demolição e construção, que corresponde a mais de 50 milhões de toneladas de resíduos por ano. E o que é feito? Para montar uma usina, pegar esse material, processá-lo, fazer o produto e voltar para a construção civil é preciso enfrentar muita burocracia. Assim acontece com pneu, com PET, com aparas de papel e papelão.

Respondendo a outra pergunta do Deputado Celso Maldaner, parece que se avançou em alguns Estados onde o Governador foi sensível à causa e desonerou o ICMS. A maior carga tributária que recai sobre a indústria produtiva é o veneno chamado ICMS para todos esses materiais, que já foram tributados não sei nem quantas vezes.

Nós temos a compreensão de que as empresas do setor de reciclagem atuam por persistência, vocação, insistência, teimosia, paixão. Se elas fecharem as portas, não vai haver para quem comercializar esse material. Acabou, o material vai ficar no lixo, no rio, no aterro. Os senhores podem ver isso na Estrutural, aqui em Brasília. Eu fui até lá e vi um monte de pneus — e os pneus são da Goodyear, da Pirelli. É simples identificar o produto nos vazadouros, porque eles têm a marca.

Eu concordo quando a Marília diz que nós temos que nos juntar para tratar dos pontos de convergência. Há divergência entre a ABIDIP, a ANIP e a Reciclanip. Nós temos que nos reunir, e eu creio que a próxima audiência será o momento adequado para avançarmos na questão dos acordos setoriais e de logística reversa, para melhorar e ver, dentro da disponibilidade de cada setor e de cada representação, onde cada um pode avançar, ceder. A partir desse consenso, cada um poderá contribuir para avançar no processo de reciclagem, criar esse acordo e depois trabalhar com novas metas. Nós precisamos melhorar isso, sim.

Quando se trata do setor, entra a questão sobre a qual o Joel falou, quanto à criação de uma nova classificação para a Nomenclatura Comum do Mercosul — NCM. Isso também foi falado sobre o PET. Às vezes, eles querem, mas o Secretário



de Fazenda diz: *“Mas onde é que eu vou colocar isso? Isso não existe. Não tenho como colocar na listagem”*. Não há uma classificação específica para tratar de uma alíquota diferenciada. E nós já tivemos a primeira reunião no CONFAZ, e o Deputado Mauro Pereira estava junto conosco. Fomos atendidos pelo Chefe de Gabinete do Ministro, que é solícito e tem a compreensão de que é preciso mudarmos algo.

Foi perguntando aqui: *“Quanto se gasta com saúde?”* Segundo levantamento internacional, o Brasil gasta em torno de 1 bilhão e 300 milhões de dólares por ano para tratar brasileiros que foram infectados de alguma forma pelo mau gerenciamento dos resíduos sólidos — pneu, papel, enfim, todos os resíduos.

Vamos colocar na balança o que pesa mais. Se os Governos Federal, Estaduais e Municipais, cada um dentro da sua responsabilidade, abrissem mão dos impostos para desonerar os setores, eu tenho absoluta certeza de que sairia muito mais barato do que esse 1 bilhão e 300 milhões de dólares gastos por ano. Então, não abrir mão, não reconhecer, não desonerar esse setor é a verdadeira economia burra e estúpida, porque quem está pagando por tudo isso sou eu, somos nós.

Eu acho que a maioria dos que estão aqui tem carro. Sobre o caso específico dos pneus, qual a pergunta que eu faço quando chego à loja para trocar o rodado de pneus? Eu simplesmente pergunto: *“Quanto custam quatro pneus novos?”* Pago por eles, viro as costas e vou embora. Há loja que faz a sua política e diz: *“Olha, se o senhor trocar aqui, eu pago 50 reais, 100 reais pelos seus pneus usados. Em compensação, o senhor sai daqui com os quatro pneus novos”*. O que a loja faz depois com aqueles pneus que nós deixamos lá? Esta é uma pergunta que nós temos de fazer: *“O que eles fazem com aqueles pneus que nós deixamos na loja?”*

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Carlos Gomes) - Deputado Celso Maldaner, V.Exa. está dentro do processo da Política Nacional de Resíduos Sólidos, que procura reduzir a geração de resíduos, definir regras para a reutilização, a reciclagem e a destinação ambientalmente adequada de tais resíduos. V.Exa. está na reutilização, no reaproveitamento, embora esta reunião seja da reciclagem.

Voltando à nossa questão, eu moro em frente a uma loja de pneus. Eu vou falar o nome dela, porque todo mundo a conhece, a DPaschoal. Eu atravessei a rua,



fui lá e perguntei: *“O que vocês estão fazendo com seus pneus inservíveis? Eles estão indo para onde?”* Esta questão não é difícil: como há a entrada de pneus novos, vamos ver a saída deles.

O Presidente da ABRAMPA, que é a Associação Brasileira dos Membros do Ministério Público de Meio Ambiente, Dr. Carvalho, sempre está aqui e se mostrou solícito, dizendo que nós podemos acioná-los, para criar mecanismos de controle. Nós sabemos que muitos lojistas, depois de nos venderem o pneu novo, pegam o usado e o vendem para a borracharia, para não sei quem, para outro motorista reutilizar esse material, os pneus do carro. E este logo adiante vai tomar uma multa, porque qualquer agente de trânsito vai pará-lo. Na primeira fiscalização ele vai tomar uma multa, porque o pneu está quase sem friso, não tem a especificação adequada, os centímetros de profundidade, e ainda coloca a nossa vida em risco no trânsito.

E às vezes nós que temos carro, na hora da troca e por questão de barganha mínima, viramos as costas para esse problema tão grave. Penso que nós temos que cobrar individualmente uma consciência, uma postura diferenciada, principalmente no momento em que formos trocar os nossos pneus.

Antes de concluir, peço aos senhores que apresentem por escrito, formalmente, uma proposta, porque eu vou colhê-la de todos os setores — embora todos queiram a mesma coisa, cada setor é diferente do outro, cada um tem pequenas diferenças —, para nós levarmos ao CONFAZ, para acabar ou minimizar a guerra fiscal do ICMS. Sabemos que cada Estado, de acordo com a sensibilidade dos Legislativos Estadual e Municipal e do Governo, pratica alíquotas diferenciadas. E aí acontece a guerra fiscal e também a centralização das indústrias que trabalham com processamento e reciclagem. Nós precisamos criar uma alíquota mínima geral ou padronizar essas classificações, a fim de que todos possam ter um ambiente favorável nos Estados a novos empreendimentos para fazer o processo de reciclagem.

Temos uma previsão de reunião. Não a marquei porque eu preciso ter essas propostas em mãos, para os senhores levarem ao Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, para que nos ajudem em taxa de importação diferenciada na aquisição de novas tecnologias para o processo de transformação de equipamentos. Eu só preciso juntar essas propostas para que na reunião todos possam debatê-las,



o setor de pneu, o setor de material de demolição e construção, o de PET, o de artefatos ferrosos e de alumínio. Assim, eu tenho certeza de que nós vamos tratar da indústria e da geração de emprego e renda, com menos impacto para o nosso querido meio ambiente.

Quero agradecer a todos, de coração. Muito obrigado.

Não há mais inscritos para falar. Vamos então encerrar esta audiência.

Antes, quero dizer que, a partir de amanhã, as apresentações dos palestrantes desta audiência pública estarão à disposição dos interessados na página da Comissão de Meio Ambiente na Internet, por meio do *link* Audiências Públicas.

Agradeço a presença dos convidados, Parlamentares e demais pessoas, assim como a participação dos internautas. Obrigado a todos, mais uma vez. Tenham uma boa tarde.

Declaro encerrada a presente reunião.