

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

O estabelecimento da Política de Gestão de Resíduos Sólidos deve ser delimitada no âmbito do Congresso Nacional, de modo a garantir a integração das ações nas áreas de saneamento, meio ambiente, saúde e ação social, integrando os governos federal, estaduais e municipais.

A complexidade da matéria exige a integração dos três níveis de governo, embora a ação direta esteja situada no espaço político geográfico do município. Existe a necessidade de criar condições de investir na gestão global dos resíduos sólidos, envolvendo todas as instâncias da administração pública.

A preservação das condições ideais de meio ambiente, de modo a propiciar boas condições de vida à população, exige das autoridades públicas ações efetivas ao combate às diferentes formas de poluição ambiental, das quais destacamos a gerada pelo mau gerenciamento das atividades de coleta e de destinação do lixo nas cidades.

Na composição do lixo formado nas cidades, destacamos os pneus velhos jogados em lixões e/ou utilizados de forma indevida. O incentivo às diferentes iniciativas empresariais de reciclagem do pneu velho caracteriza duas formas de ação social das instituições governamentais em favor da população. Uma, pela solução do problema da poluição, e a outra, pela solução do problema de emprego e renda de importante parcela da população na fase de reciclagem e de uso das matérias primas resultantes da mesma.

O pneu foi descoberto no ano de 1845, por Charles Goodyear, nos Estados Unidos, de forma casual. Descobriu o processo de vulcanização quando deixou cair borracha e enxofre no fogão. A primeira aplicação prática da invenção foi a do seu uso na fabricação de rodas de carroças e carruagens. A borracha demonstrou que, além de ser mais resistente e mais durável, absorve melhor o impacto das rodas no solo, o que tornou o transporte mais confortável e funcional. Eliminou os ruídos resultantes do uso das rodas de ferro e madeira, uma fonte de poluição sonora que incomodava a população das cidades maiores, como São Paulo, da época. Com a substituição das carroças e carruagens pelo automóvel no século seguinte, cresce a importância dos pneus de borracha.

A indústria de pneus cresce junto com a indústria de automóvel, chegando hoje, no mundo, com a produção de 730.000.000 de pneus, ao mesmo tempo em que 800.000.000 são transformados em sucata por ano.

No Brasil, são produzidos, nos tempos atuais, cerca de 32.000.000 de pneus. Um terço dessa produção é exportada para 85 países, ficando no Brasil os outros dois terços. Desses, cerca de 20.000.000 são transformados em sucata, por ano, aumentando o estoque de pneus velhos estocados, atualmente estimados em cerca de 45.000.000.

-2-

A Alemanha descobre a borracha sintética feita do petróleo, em inícios do século XX. Apesar da borracha sintética ser muito parecida com a borracha natural, ela não é tão resistente ao calor e racha com a mudança de temperatura muito rápida. Por isso os artefatos são sempre constituídos de uma parcela de borracha natural.

Hoje, a maior parte dos pneus feitos no mundo é feita em um composto de 10% de borracha natural (látex), 30% de petróleo (borracha sintética) e 60% de tecidos e aço (tipo lona), que servem para fortalecer a estrutura do pneu.

Os pneus usados podem ser utilizados de forma direta para, por exemplo, proteção de construções à beira mar, recauchutagem, que aumenta a vida útil dos mesmos em 40%, e reaproveitamento energético, sendo utilizados, por exemplo, em fornos de cimento e usinas termoelétricas. Na contenção da erosão do solo, utiliza-se o pneu inteiro, associado a plantas de raízes grandes, e como combustível para a produção de cimento, cal, papel e celulose. O pneu é uma grande fonte de energia com seu poder calorífica superior ao do carvão. Os pneus podem, também, serem reciclados, transformando-se em matérias primas de bens úteis a população. Na pavimentação das estradas pode ser utilizado o pó gerado pela recauchutagem misturado ao asfalto, aumentando a elasticidade e durabilidade do mesmo.

O processo de reciclagem de pneus inicia com o recolhimento e armazenamento do material, seguido pelo transporte entre o armazenador e o reciclador. Este adota métodos alternativos de recuperação e de regeneração das matérias-primas que compõem o pneu. O pneu pode ser reciclado inteiro ou picado. Quando picado, a banda de rodagem é reciclada e, quando inteiro, há inclusão do aro de aço.

Na recuperação e regeneração é necessária a separação da borracha vulcanizada de outros componentes (como metais e tecidos, por exemplo). Os pneus são cortados em lascas e purificados por um sistema de peneiras. As lascas são moídas e depois submetidas à digestão em vapor de água e produtos químicos, como álcalis e óleos minerais, para desvulcanizá-las. A matéria prima obtida pode ser então refinada em moinhos até a obtenção de uma manta uniforme ou extrudado para obtenção de grânulos de borracha. A borracha regenerada, embora possua características físicas inferiores às da borracha, constitui-se em um material que tem inúmeras utilidades, servindo de matérias-primas para a fabricação de um grande número de produtos.

A legislação ambiental brasileira aprovou em agosto de 1999 a Resolução CONAMA, de Nº 258, que exige que os fabricantes e importadores de pneus sejam responsáveis pela coleta e destinação adequada desse material. A legitimidade dessa exigência está fundamentada na Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, que criou o Conselho Na-

-3-

cional do Meio Ambiente e lhe deu suas atribuições. A lei e o decreto referido, por sua vez, estão fundamentados no conteúdo dos artigos 23, incisos VI e VII e 235 da Constituição Federal.

Essa Resolução do CONAMA teve origem em um processo de discussão da temática contida no Projeto de Lei nº 1.259/95, sugerido pela ABIP e apresentado pelo Deputado Pedro Novais, e que tramita no Congresso Nacional. Essa discussão resultou na sensibilização dos membros do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, que aceitaram a sugestão de Francisco Simeão, representando a ABIP, e aprovaram a Resolução com o número 258 e que foi publicada no Diário Oficial da União em 02/12/99. Pelos fundamentos jurídicos, essa Resolução tem eficácia legal, tornando obrigatório às empresas da indústria de pneus a recolherem e darem destinação ecologicamente correta a uma quantidade de pneus inservíveis proporcional à que colocam no mercado.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA é parte do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, que é constituído pelos órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal, dos territórios e dos municípios, bem como pelas fundações instituídas pelo Poder Público, responsável pela proteção e melhoria da qualidade ambiental (Art. 6º Lei 6938/81). Tem a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo diretrizes e políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida. (inc. II, art. 6º, Lei 6938/81).

Temos, no Brasil atual, os fundamentos legais e institucionais para a implantação de projetos voltados para a reciclagem de pneus, como é o exemplo da Usina de Xisto da Petrobrás em São Mateus do Sul, a 150 km de Curitiba, no Paraná, e a Cimento Tocantins, mais conhecida como Cimentos Itaú, localizada no município de Nobres, em Mato Grosso do Sul. Estão fazendo a experiência de utilização de pneus velhos como combustível em seus fornos. Se a experiência der certa, as empresas reduzirão o uso do combustível fóssil em cerca de 12% e ainda utilizarão as cinzas como matéria prima da produção de cimento.

Em 1998, foi firmado convênio entre a BS Colway Pneus, instalada em Piraquara, Região Metropolitana de Curitiba, e a Petrosix (Petrobrás), em São Mateus do Sul, no Paraná, para implementar um programa de parceria em atividades de reciclagem de pneus velhos. A Prefeitura de Curitiba faz parte da parceria coordenando os participantes das cooperativas de catadores de papel e as associações de bairros, fazendo publicidade do programa nas escolas e locais de sua influência, bem como através da mídia.

Graças ao programa, implementado através da parceria entre empresa pri-

-4-

vada, empresa pública e administração pública, os pneus inservíveis são coletados pela BS Colway Pneus, e enviados à Unidade de Negócio e Industrialização do Xisto da Petrobrás, em São Mateus do Sul, onde é transformado em tiras ou pedaços de 8cm por 8cm, e depois misturados ao xisto pirobetuminoso para serem processados. Esta unidade industrial da Petrobrás tem condições de reciclar 160 mil toneladas por ano, o equivalente a 27 milhões de pneus.

O sistema de coleta de pneus inservíveis do programa Curitiba Rodando Limpo é efetuado pela compra dos pneus velhos pela BS Colway, que paga R\$ 0,30 por pneu de automóvel de passeio e R\$ 0,50 por pneu de camionete, entregues limpos e secos, em sua fábrica. Órgãos da Prefeitura coletam os pneus velhos nos trabalhos de coleta de lixo, de limpeza de terrenos baldios e dos fundos de vales, arroios e favelas urbanas. A BS Colway exige o cadastramento prévio das pessoas e entidades que se propõem a participar do programa de coleta de pneus velhos.

Diante do exposto, vimos que a Prefeitura de Curitiba investe não só na destinação final, como também na coordenação e motivação dos participantes das cooperativas de catadores de lixo reciclável. Além disso divulga o programa nas escolas e locais de sua influência, bem como através dos diferentes veículos de comunicação.

Na cidade de Porto Alegre, a coleta, transporte e destinação de resíduos sólidos têm como fundamento legal a Lei Municipal 234/90 (Código de Limpeza Urbana), a Lei Municipal 8267/98, a Lei Orgânica do Município de Porto Alegre e a Lei Complementar Municipal 434/99 (PDDUA).

A Prefeitura de Porto Alegre está implementando um projeto, em parceria com a UFRGS, no sentido de utilizar pó de pneu misturado ao asfalto. Atualmente, a concessionária Univias, responsável por três pólos de pedágios no Estado, está utilizando a nova técnica. A SMOV – Secretaria Municipal de Obras e Viação faz o acompanhamento técnico, no sentido de aperfeiçoar a tecnologia de mistura de pó de pneus ao asfalto.

Diante das experiências já existentes em várias administrações públicas e a ampla e complexa fundamentação legal, várias são as justificativas que podem ser arroladas em prol da proposição apresentada através deste Projeto de Lei:

1 – os pneus são constituídos basicamente de matérias não biodegradáveis, ou seja, que não apodrecem em menos de 800 anos;

2 – a armazenagem ou uso inadequados de pneus velhos tem se constituído em uma das fontes de geração de poluição ambiental nas cidades e nos campos. Os pneus jogados em terrenos baldios ou em aterros sanitários (lixões) se tornam propícios à criação de mosquitos transmissores de doenças, como é o exemplo da dengue, e misturados com o lixo podem absorver os gases liberados pelos materi-

-5-

ais em decomposição, inchando e estourando. Queimados de forma anárquica, cada pneu é capaz de ficar em combustão por mais de um mês, liberando mais de dez litros de óleo no solo, contaminando a água do subsolo e contribuindo para aumentar a poluição;

3 – a destinação dos pneus velhos para reciclagem pode, por um lado, resolver problemas de meio ambiente e, por outro, resolver o problema de geração de emprego e renda para trabalhadores desempregados.

Sala das Sessões, 17 de outubro de 2002.

ADELI SELL

PROJETO DE LEI

Obriga as empresas revendedoras de pneus a recolhê-los quando inutilizados ou velhos, mediante a apresentação da nota de compra, dando a esses pneus destinação sem causar poluição ambiental.

Art. 1º Ficam as empresas revendedoras de pneus, no âmbito do Município, obrigadas a recolhê-los quando inutilizados ou velhos, mediante a apresentação da nota de compra, dando a esses pneus destinação sem causar poluição ambiental.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.