TRANSCRIÇÕES DA 2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA

ADPF 101

IMPORTAÇÃO DE PNEUS USADOS

Ministra-Relatora Cármen Lúcia



SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL - STF

SECRETARIA JUDICIÁRIA – SEJ

COORDENADORIA DE PROCESSAMENTO FINAL/GERÊNCIA DE TRANSCRIÇÃO

DIA 27/06/2008 - MANHÃ

O SENHOR MINISTRO GILMAR MENDES (PRESIDENTE) - Trata-se de um procedimento especial que, pela segunda, vez nós estamos a acionar no âmbito do Supremo Tribunal Federal. A primeira vez, a audiência nº 1, se deu no caso da ação direta de inconstitucionalidade das células-tronco e foi presidida pelo Ministro Carlos Britto. E hoje nós estamos a celebrar a audiência de nº 2, agora não em ADI, mas em ADPF, com o desiderato de discutir os aspectos relevantes dos pontos de vista jurídico e fático concernentes a esta controvertida temática, a este controverso tema.

Desejo bom sucesso a esses trabalhos e passo a presidência, desde logo, à Ministra Cármen Lúcia.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Obrigada, Presidente. As minhas primeiras palavras são de agradecimento a todos os que comparecem a esta audiência pública, acudindo, portanto, a um convite feito pelo Supremo Tribunal Federal para que se pudesse discutir, num espaço de democracia judicial, a questão referente à possibilidade, ou não, em termos constitucionais, basicamente, da vedação de pneus no âmbito da legislação brasileira, com as consequências e com os fundamentos constitucionais.

Os meus agradecimentos se devem principalmente à circunstância de que, como disse o Ministro Carlos Britto, quando da relatoria e na presidência da primeira audiência pública, a Constituição brasileira determina a democratização não apenas dos processos políticos, mas dos processos judiciais. E é exatamente nessa tentativa de dar expresso cumprimento ao quanto previsto na Constituição que se convidam a sociedade e os especialistas para trazerem informações, conhecimentos e argumentos que possam subsidiar os Ministros do Supremo, para que se possa então ter um melhor julgamento neste caso especificamente.

Eu disse uma vez que o bom juiz, quando abre a voz, permite que a justiça fale. E para que a justiça fale pela boca do juiz, é preciso que o juiz tenha olhos e ouvidos bem abertos e atentos à sociedade, para que ele possa realmente realizar a justiça do seu tempo e para os homens do seu tempo. É com esse objetivo, portanto, que se promovem essas audiências públicas, neste caso, como disse o Ministro-Presidente, nos termos do art. 6º, § 3º, da Lei nº 98.082.

Aqui se tem uma arguição de descumprimento de preceito fundamental apresentada neste Supremo pela União com o objetivo ver esclarecida, determinada ou decidida pelo Supremo a constitucionalidade da vedação da importação de pneus; basicamente, dos resíduos. Como está na decisão que proferi

para a determinação desta audiência, os especialistas foram apresentados pelos dois grupos. De um lado, aqueles que defendem a constitucionalidade da vedação dos pneus, com os argumentos e fundamentos constitucionais e legais; e, de outro lado, aqueles que entendem que não há qualquer possibilidade de, juridicamente, ser aceitável esta vedação. O que se pretende aqui, evidentemente, não é a sustentação oral da tese jurídica, mas a colheita de informações, de esclarecimentos sobre as questões que perpassam a importação ou não desses resíduos.

Haverá um sorteio, porque o número de inscritos, de especialistas apresentados é superior àqueles que poderiam, nas duas partes dessa sessão, no período da manhã e no período da tarde, serem ouvidos. Então, antes haverá um sorteio sobre, inclusive, a ordem que se estabelecerá para que aqueles que defendem uma e outra tese possam ser ouvidos a partir da escolha aleatória.

Antes, porém, de dar início e, mesmo, de promover o sorteio, eu vou passar a palavra ao Advogado-Geral da União, Doutor Antônio Toffoli, para que ele faça uma exposição objetivando o ponto que levou a União a apresentar a este Supremo Tribunal Federal a arguição de descumprimento de preceito fundamental, a fim de que todos possam ter, com certeza, com segurança, conhecimento do objeto desta arguição. O Advogado-Geral terá 10 minutos para essa exposição.

Eu faço questão de relevar e agradecer aqui hoje a presença do eminente Ministro Carlos Britto, que é o pioneiro e o que mais entende hoje de audiência pública neste Supremo Tribunal Federal, não fosse bastante o grande entendido que é de todas as matérias constitucionais sujeitas a este Tribunal; e também do representante da Procuradoria-Geral da República, que, ao final dos trabalhos, terá igualmente 15 minutos para a sua peroração, para a apresentação da fala da Procuradoria da República.

Neste momento, portanto, dando início já aos trabalhos, eu passo a palavra ao Doutor Antônio Dias Toffoli, para que ele, no período de 15 minutos, no máximo, faça a apresentação do ponto nodal ou do objeto específico da arguição de preceito fundamental. Tem a palavra Sua Excelência.

O SENHOR ANTÔNIO DIAS TOFFOLI (ADVOGADO-GERAL DA UNIÃO) - Senhora Presidente, Senhor Ministro Ayres Britto, Senhor Procurador da República, Senhores Especialistas que falarão, todos os presentes aqui nesta audiência pública. Esclareço que a participação do Advogado-Geral neste momento, como dito pela Senhora Presidente, concerne não em sustentar a tese do Presidente da República na ação, mas sim de esclarecer o objeto da ação e os motivos que levaram à sua proposição. O momento da arguição da defesa

jurídica será quando do julgamento da ADPF no Plenário do Supremo Tribunal Federal.

Nesse sentido, de maneira bem objetiva e sintética, o que levou à propositura da ação foram decisões judiciais que permitiram a importação de pneus usados para utilização no Brasil, na chamada indústria de remoldagem. Essas decisões judiciais afastaram leis, normas, resoluções do poder público que vedavam essas importações. Ou seja, o que se deseja com essa ação é a decretação da inconstitucionalidade dessas decisões judiciais e a declaração de constitucionalidade do normativo que veda a importação.

E os motivos constitucionais, o art. 196, que dispõe sobre a saúde pública, e o art. 225, que dispõe sobre o meio ambiente e sobre a saúde pública, a defesa do meio ambiente saudável, que é um princípio constitucional apontado como fundamental, ou seja, um preceito constitucional fundamental, que o Presidente da República entendeu violado pelas decisões judiciais que permitiram a importação dos pneus usados. Então, são esses os fundamentos.

As razões de ordem de saúde pública, as razões de ordem de meio ambiente, os técnicos falarão. Não compete, na minha exposição aqui, neste momento, desenvolver essa questão. Mas eu gostaria, Senhora Presidente, de, rapidamente, até para situar a todos a respeito dos normativos que foram afastados

por essas decisões judiciais, simplesmente descrever factualmente o histórico dessas proibições pelo poder público brasileiro. Então, peço permissão, para não me perder aqui na memória, para me ater ao papel.

A primeira norma concernente à matéria foi a Portaria Decex nº 8 de 1991 – Decex é o Departamento de Comércio Exterior. Essa portaria, em seu art. 27, proibiu a importação de bens de consumo usados, de maneira geral. Por meio do Decreto nº 875, de 1993, o Brasil ratificou a Convenção de Basileia sobre o controle de movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e seu depósito. A Convenção de Basileia reconheceu o direito de todo Estado soberano de proibir a entrada de resíduos perigosos estrangeiros e outros resíduos em seu território.

Não tecerei nenhum juízo de valor sobre as normas, de acordo com o que foi fixado para o papel da Advocacia-Geral neste momento, só fazendo uma descrição, Senhora Presidente.

Então, temos uma portaria do Decex em 1991, temos esse decreto que ratificou uma convenção internacional, que, com esse decreto, passou a ser, portanto, lei interna no Brasil. Posteriormente, em 1996, o Conselho Nacional do Meio Ambiente, o Conama, com base nos princípios adotados na Convenção da Basileia, editou a Resolução Conama nº 23, de 1996, em reforço à proibição geral constante da Portaria Decex nº 8. Posteriormente, em 1998, houve a Resolução

Conama nº 235, que confirmou a proibição à importação de pneus usados, na medida em que conferiu nova redação ao anexo 10 da Resolução Conama nº 23, classificando os pneumáticos usados como resíduos inertes. Em 1999, houve a Resolução Conama nº 258, que introduziu no país o princípio da responsabilidade do produtor e do importador pela adequada destinação a ser dada aos pneus inservíveis. Essa resolução impôs a obrigação de retirada do meio ambiente de produtos produzidos ou importados. Merece destaque ainda a Portaria Secex nº 8, de 2000, que previu que não será deferida a licença de importação de pneumáticos recauchutados e usados, seja como bem de consumo, seja como matéria-prima, classificados na posição tal da nomenclatura comum do Mercosul. E depois, o Decreto nº 3.919, de 2001, que classificou como infração administrativa a importação de pneu usado ou reformado, com a previsão de pena pecuniária de R$ 400,00 por unidade importada.

Houve, após essa edição desse decreto de 2001, uma circunstância que foi uma decisão do tribunal *ad hoc* arbitral do Mercosul, em razão de provocação do Uruguai. Tal decisão compeliu o Brasil a aceitar a importação de pneus remoldados dos países do Mercosul, ou seja, de pneus já remoldados naquele país para serem importados pelo Brasil. Assim, visando dar cumprimento ao lado arbitral, que reconheceu o direito dos países do Mercosul de exportar para o Brasil pneus remoldados, o Brasil viu-se obrigado a editar a Portaria Secex nº 2,

que assim dispôs: "Fica autorizado o licenciamento de importação de pneumáticos remontados, classificados na nomenclatura tal, procedentes dos Estados-partes do Mercosul", permanecendo vigente a vedação para os demais países.

Diante da nova situação, o poder público também se viu na contingência de alterar a Resolução nº 258, para que ao menos fosse atribuída aos importadores a obrigatoriedade de dar correta destinação àqueles pneus usados. Então, também houve alteração na portaria do Conama em relação à destinação dos pneus remoldados que fossem importados do Uruguai. Nesse sentido, foi editada a Resolução Conama nº 301, com o único propósito de incluir os pneus remoldados do Mercosul, cuja importação só foi permitida em respeito àquela decisão arbitral. Em razão da decisão do Tribunal Arbitral do Mercosul, também foram necessárias outras adequações. Assim, foi editado em 2003 o decreto do Presidente de número 4.592, que dispôs sobre a isenção do pagamento daquela multa de R$ 400,00 para os países Estados-partes do Mercosul. E também a Portaria Secex de 2003, que revogou a Portaria Decex nº 8, aquela primeira que impedia a importação de produtos usados de maneira geral, a fim de adaptá-la também a essa decisão do Tribunal Arbitral do Mercosul.

Assim, a legislação brasileira proíbe, de modo geral, a importação de pneumáticos usados, abrindo exceção apenas para os pneus remoldados provenientes dos países integrantes do Mercosul.

Aqui cabe também registrar que, em razão desta decisão do Tribunal Arbitral e da adequação da legislação brasileira a esta decisão, a União Europeia provocou um painel junto à OMC, a Organização Mundial do Comércio, no sentido de que fosse aberta a importação de pneus reformados, remoldados, produzidos naqueles países da União Europeia. A conclusão final desse painel foi no sentido de que a permissão de importação dos países do Mercosul, em razão da sua baixa quantidade - cerca de 500 mil unidades/ano -, não trazia, em razão dos princípios que levaram o poder público a fazer a vedação geral, a exceção em razão de ser do Mercosul e a sua quantidade, não era motivo para levar a uma penalização do Brasil por estar impedindo a importação de produtos remoldados provenientes de indústrias dos países da União Europeia.

Mas atentou esse painel também - e a Corte de Apelação a que a União Europeia recorreu - para o fato de que as decisões judiciais no Brasil abriam a possibilidade de importação de produtos usados, mantendo o Estado brasileiro o impedimento para a importação dos produtos já reformados, já remodelados provenientes da indústria de remodelagem europeia e, nesse sentido, recomendou

ao Estado brasileiro, uma vez que o Estado brasileiro é uno na sua personificação internacional - ou seja, o ato do Poder Judiciário de permitir a importação reflete como uma posição do Estado brasileiro para os organismos internacionais - que ele deveria, dentro de um prazo razoável, coibir, de uma maneira definitiva, essas situações.

Então, a ação de descumprimento de preceito fundamental também tem como objeto uma adequação da situação internacional brasileira perante uma decisão da Organização Mundial do Comércio, a fim de que o Brasil não venha a sofrer eventuais retaliações caso se mantenham as decisões judiciais no sentido de permitir a importação de pneus usados.

Eu espero, Senhora Presidente, com esse relato, ter deixado claro quais foram as razões do Presidente da República ao apresentar essa ADPF e também que tenha cumprido o meu tempo de 10 minutos para esse fim.

Só para concluir, então, os fundamentos da ação: arts. 196 e 225 da Constituição, o direito à saúde como um direito de todos e um dever do Estado, e o direito ao meio ambiente saudável como um direito de todos e um dever do Estado. Certo nesses dois dispositivos, e o objeto da ação: cassar as decisões liminares ou judiciais, mesmo aquelas transitadas em julgado, como está no pedido inicial, que tenham permitido estas importações. Por outro lado, em razão disso e

como fundamento para essa decisão de cassação dessas decisões, o reconhecimento da constitucionalidade do arcabouço normativo que foi aqui relatado por mim ao fazer essa exposição.

Então, com isso, Senhora Presidente, eu agradeço a possibilidade de ter explanado aqui o objeto da ação e as suas razões e parabenizo Vossa Excelência e o Supremo Tribunal Federal pela realização desta audiência pública, mais uma vez democratizando o acesso à Justiça para todas as partes interessadas no julgamento da ação.

Muito obrigado, Senhora Presidente.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Obrigada ao Advogado-Geral da União.

Eu passo então, neste momento, à escolha, primeiro, de qual dos grupos, ou seja, aquele que defende a constitucionalidade da vedação dos pneus, que tem, portanto, exatamente o lado proposto na ação pela União, e aquele segundo grupo, que se refere aos que entendem que não há qualquer vedação ou não há de haver qualquer vedação a essa importação, para que então os expositores de cada um dos lados possam se apresentar. Neste primeiro momento, este primeiro sorteio é basicamente para se saber qual das partes falará em primeiro lugar na pessoa de cada um dos expositores apresentados pelos respectivos grupos.

Eu passo, portanto, a esta escolha. Isso será feito via informática. Eu vou pedir ao Ministro Carlos Britto, como não é relator, para fazer este sorteio.

O SENHOR MINISTRO AYRES BRITTO - Começa com a especialista da tese A, que é da tese contrária à importação de pneus usados e remoldados.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Portanto, eu convido para tomar assento nas cadeiras dessa primeira fileira os expositores dessa tese. A ordem está sorteada, falarão em primeiro lugar, portanto, o Doutor Francisco Simeão Rodrigues Neto, a Doutora Zilda será a segunda. Depois, falará o Doutor Vitor Hugo Burko e, em seguida, o Embaixador Evandro de Sampaio Didonet, já que são intercalados.

Eu faço questão de reiterar que não se trata de um contraditório. Estabeleceu-se a ordem intercalada porque, às vezes, a apresentação por alguém de um determinado dado pode fazer com que o outro possa esclarecer, na sequência, exatamente um ponto que pode elucidar para os ministros, que receberão todos as gravações destes trabalhos de hoje, melhores informações. A tentativa é de um esclarecimento que se segue, portanto, pela alternância de cada uma das teses.

Do sorteio realizado, eu passo a palavra e sugiro que se dirija ao púlpito a Doutora Zilda, para dar início então aos trabalhos. Terá 20 minutos para expor.

Eu reitero, portanto, que não se trata de um contraditório. Segue-se aqui na audiência pública rigorosamente os termos regimentais do Supremo Tribunal Federal, pelo que não se admitirá nenhuma manifestação quanto a qualquer das apresentações feitas.

A SENHORA ZILDA MARIA VELLOSO (COORDENADORA DE GESTÃO AMBIENTAL DO IBAMA) - Bom dia, excelentíssima Senhora Ministra, excelentíssimos Senhores Ministros. Acho que o primeiro tem sempre o ônus de ter esse contratempo da apresentação do sistema.

Estamos aqui presentes para falarmos sobre as questões ambientais que envolvem a importação de pneus usados. A nossa apresentação se calcará com base nestes cinco aspectos: os conceitos, o ciclo de vida do pneu, o pneu é um problema ambiental, a destinação de pneus inservíveis no Brasil e a importação de pneus usados e seus impactos.

Primeiramente, gostaria de lhes apresentar o que é definido pelas normas brasileiras como sendo um pneu. Um pneu, então, é um componente de um sistema de rodagem, constituído de elastômeros, produtos têxteis, aços e

outros materiais, que, quando montado em uma roda de veículo e contendo fluidos sob pressão, transmite tração, dada sua aderência ao solo, sustenta elasticamente a carga do veículo e resiste à pressão provocada pela ação do solo. Um pneu, dentro do modelo de sociedade de consumo que nós temos hoje no mundo, não tem nenhum substituto. Ele é o único para a função que ele tem.

Pneu novo, de acordo com norma do Inmetro, é aquele que não sofreu qualquer tipo de desgaste, não foi submetido a qualquer uso e não apresenta nenhum envelhecimento ou deterioração na sua estrutura. Já o pneu usado é aquele que foi submetido a qualquer tipo de uso ou desgaste. E temos ainda o conceito de pneu inservível: é aquele pneu que apresenta danos irreparáveis à sua estrutura, que o impossibilitam de sofrer qualquer tipo de reparo, de reforma ou de dar continuidade ao seu uso normal.

Aqui gostaríamos de apresentar-lhes um diagrama sobre o ciclo de vida simplificado de um pneu.

O pneu novo, entenda-se pela situação que estamos querendo mostrar aqui, é aquele pneu ou fabricado, ou importado, que é colocado em uso. Ou seja, é vendido, o consumidor o equipa em seu veículo, e ele passa a ser rodado. Ele, ao longo da sua vida útil - aí vai depender da forma do uso do local onde ele roda -, pode rodar 60, 80 ou 100 mil quilômetros, ou sofrer algum dano antes disso.

E existem dois caminhos possíveis. Se ele apresenta, em sua estrutura, possibilidade de reforma, ele, após essa reforma, tem um novo ciclo de vida. Se não apresenta essa possibilidade de reforma, ele se torna um pneu inservível, tem que ser recuperado, pode ser recuperado, mas tem que ser tratado e destinado como os resíduos o são de uma maneira geral.

Por que o pneu é um problema ambiental? Por que, dentre tantos outros resíduos que nós temos dificuldade de gerenciar, estamos aqui tratando do pneu usado? Basicamente porque o pneu inservível representa um lixo. O pneu inservível tem que passar por toda a cadeia de gerenciamento de lixo, apresenta impactos e pode causar danos ao meio ambiente.

Qualquer resíduo que nós tratamos hoje, o resíduo doméstico de nossas residências, deve passar por um procedimento de entrega - é uma perda de valor basicamente. Quando nós temos um bem e ele para nós não tem mais nenhum valor, nós o colocamos à disposição ou de alguém que o recolha, ou o adquira novamente, ou do serviço público que tenha que recolhê-lo, destiná-lo e enterrá-lo ou incinerá-lo de alguma maneira, dando uma solução para o lixo das nossas casas ou para um bem que possuímos. Com o pneu acontece exatamente a mesma coisa, mas com algumas particularidades.

A destinação final de pneus inservíveis constitui, no mundo inteiro - não é propriedade somente do Brasil -, um problema ambiental. Pois não é possível derretermos um pneu ou reprocessá-los, desvulcanizá-los e formarmos um novo pneu, como a gente vê em papel, em latas de alumínio. Isso não é possível para o pneu. Um pneu usado não volta a ser um pneu novo, novamente, do ponto de vista da reciclagem, ou seja, difundi-lo e reindustrializá-lo. Isso não é possível tecnicamente.

Extensas áreas foram, e ainda são em alguns locais, inclusive do Brasil, ocupadas por depósitos de pneus. O descarte indevido de pneus no meio ambiente contribui para o assoreamento dos rios e pode agravar a situação de saúde pública ou de segurança da população em caso de enchentes.

O pneu não é biodegradável. Eu tenho aqui uma tabela com vários tipos de materiais que normalmente a gente encontra no lixo para ser gerenciado e o tempo aproximado de degradação dessas substâncias. O pneu, da forma como conhecemos naturalmente, existe no mundo há pouco mais de 100 anos e não é biodegradável. Isso é um problema para o meio ambiente.

Por outro lado, quando nós usamos a alternativa de enterrá-lo em aterro sanitário de disposição de lixo doméstico, ele causa problemas. Apesar de não ser pesado, ele ocupa espaço. Seus vazios não são totalmente preenchidos.

Ao ser compactado o lixo, ele pode causar afloramento, ele flutua. O pneu dificulta, como um material inerte, a decomposição da matéria orgânica presente no caso do resíduo doméstico. O pneu, quando armazenado, corre o risco pegar fogo e gerar dioxinas, monóxido de carbono, óxidos de enxofre, liberando para a atmosfera todos esses componentes, metais pesados, o chumbo, o cádmio, que nós encontramos na sua composição. Após a queima, no local permanecem cinzas e parte da fração líquida oriunda dessa queima. Essas cinzas e fração líquida são compostas de hidrocarbonetos mais pesados que contaminam o solo e o lençol freático.

Porém, gostaria de chamar a atenção aqui dos senhores que, ao queimar espontaneamente, a céu aberto, ou mesmo em queimas controladas, ocorre para o meio ambiente a liberação de dioxinas. E me permitam ler aqui rapidamente que as dioxinas têm sido descritas como os compostos químicos mais tóxicos já produzidos pelo homem, estando entre as substâncias mais perigosas conhecidas pela ciência. Elas têm propriedades que dificultam seu controle e medição. Mesmo em quantidades muito pequenas, as dioxinas se caracterizam pela sua grande afinidade pelo tecido lipídico e pela sua persistência. Ou seja, ela não é degradada nem no meio ambiente, nem no corpo humano. Pode causar câncer, enfraquecimento do sistema imunológico e a infertilidade. Além disso, em 2004, o Brasil ratificou a Convenção de Estocolmo, a Convenção de Poluentes

Organicamente Persistentes. E uma das metas dessa convenção é a eliminação total das dioxinas em território nacional.

Os pneus podem servir também de abrigos a vetores de doenças como a dengue. Podem ser disseminados através do transporte de resíduos para operações de destinação final. Existe um estudo pelo Comitê de Saúde Ambiental de Quebec, no Canadá, que notou que o transporte inter-regional de pneus usados foi identificado como o principal fator de propagação de uma espécie de mosquito transmissor da dengue.

A destinação de pneus inservíveis no Brasil é acompanhada e controlada pelo Ibama, no que diz respeito à implementação da Resolução Conama nº 258.

Estas são as formas mais frequentes de destinação de pneus inservíveis no Brasil: o coprocessamento em fornos de cimento, para aproveitamento da massa do pneu e como energético; o coprocessamento do pneu na industrialização do xisto - o Brasil possui uma unidade da Petrobras no Paraná que utiliza esse procedimento; a recuperação para a fabricação de artefatos de borracha, de granulados de borracha, que, em granulações diferentes, têm emprego e uso diferenciado, podendo servir como laminação para indústrias de estofados, como solas de sapato e como asfalto também. Todas essas maneiras de se utilizar

pneus inservíveis geram algum tipo de impacto ambiental. Não existe nenhuma dessas soluções que tenha emissões zero, que cause danos zero ao meio ambiente. O coprocessamento, mesmo controlado, pode gerar emissões danosas e comprometedoras do meio ambiente.

Aqui tem uma lâmina com o coprocessamento na industrialização do xisto, em que já foi indicado que, no processamento normal do xisto, sem o pneu picado e com o pneu picado, há um acréscimo de 33,4 a 62,49 em massa de resíduo classificado como perigoso.

A recuperação como matéria-prima, do ponto de vista ambiental, é o método menos arriscado para o meio ambiente, mas também encontra problemas tecnológicos e não consegue absorver todo o volume significativo de resíduos gerados de pneus.

No mundo, em dados de 2004, foram produzidos 1 bilhão de pneus. No Brasil, aproximadamente 40 milhões. A cada ano, a metade desse volume se torna inservível. Então, é toda essa massa de aproximadamente 25 milhões de pneus que anualmente tem que ser destinada pelo Brasil.

Por que a importação de pneus usados aumenta os impactos ambientais? Aqui nós mostramos esse diagrama novamente, com a adição dos pneus usados importados. Havíamos mostrado no anterior que o pneu novo - e aí

gostaria de chamar a atenção dos senhores para as duas caixinhas verdes - tem duas vidas. Ao importar os pneus usados, uma das vidas já foi gasta no seu local de origem. Aqui ele vai ser reformado e terá somente essa segunda vida no Brasil e mais rapidamente será tratado e destinado em solo brasileiro. De acordo com informações dadas pelos próprios reformadores, parte dos pneus importados, aproximadamente 30% ou até mais, não se presta para processos de reforma. Então, nós estamos importando lixo diretamente para ser tratado e destinado no Brasil. A importação de pneus usados, por ter uma vida útil menor que os pneus novos, aumenta a velocidade de geração de resíduos e a demanda que nós temos que ter para poder gerenciar esses resíduos. Então, além de termos que tratar os resíduos gerados aqui, vamos ter que tratar os resíduos que são gerados lá fora.

Um diagrama que simplifica essa ideia que eu acabei de colocar, expondo que o aumento na importação vai provocar o aumento da velocidade de geração de resíduos de pneus e é mais lixo para administrar, aumentando o impacto ambiental da destinação. A importação de pneus usados nada mais é que a transferência de um problema dos países de sua geração, a maioria países desenvolvidos, para países importadores. Os países industrializados ainda não conseguiram apresentar uma solução aplicável ao gerenciamento desse tipo de resíduo. A comunidade europeia tem normas rígidas para o tratamento e para o que vai ser destinado ao aterro. Assim mesmo, proíbe, desde 2003, o envio a aterros

de pneus inteiros e, desde 2006, de pneus picados. Mesmo assim, 20% dos resíduos, mesmo com a proibição, em alguns países onde não há essa solução tecnológica, continuam enviando pneus para aterros. Então a gente há de convir que é muito vantajoso para eles enviar pneus para países em desenvolvimento como o nosso. É uma destinação praticamente sem custo para esse país. Existe inclusive uma declaração da indústria de reciclagem de pneus da União Europeia, em que afirma isso que estou lhes dizendo. Essa pressão em reduzir a geração de resíduos nos seus países faz com que a solução seja exportar resíduos para países em que é possibilitada essa abertura.

Para concluir, eu gostaria de dizer-lhes que a contribuição direta da proibição de importação de pneus usados reside na redução da quantidade de resíduos que se acumulam no Brasil. E assim, reduz-se os custos e danos ambientais e de saúde derivados da acumulação, do transporte e da destinação final dos pneus inservíveis. Então, é este o argumento que a causa ambiental vem aqui defender: que a importação de pneus usados vai gerar problemas de administração, danos ambientais e problemas de gerenciamento desse resíduo no país.

Obrigada.

A SENHOR MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - O Tribunal agradece a participação de vossa senhoria e convida então, na ordem de

classificação que foi estabelecida, o Doutor Francisco Simeão para fazer a apresentação agora, portanto, apresentando argumentos da tese contrária, vale dizer, aquela segundo a qual a importação dos pneus deveria ser considerada válida nos termos de algumas decisões judiciais. Tem a palavra e começa a correr o prazo, então, para a apresentação.

O SENHOR FRANCISCO SIMEÃO (PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE INDÚSTRIA DE PNEUS REMOLDADOS - ABIP) - Ilustre Ministra Cármen Lúcia, Ministro Carlos Britto, Doutor Antônio Toffoli, senhoras e senhores.

Das importações de pneus usados, 30% na seleção, na reinspeção que é realizada com muito rigor no Brasil, 30% desse total vai para a indústria de recauchutagem. Pequenos defeitos, porém, em comparação com a disponibilidade de matéria-prima no Brasil, são carcaças de excepcional qualidade. Os restantes 70% são utilizados na remoldagem.

O problema ambiental com os pneus velhos existe desde pouco depois dos primeiros veículos terem sido inventados e há até poucos anos ninguém havia se preocupado em dar solução a eles.

No Brasil, sempre existiram pneus velhos em todos os cantos. Nos terrenos baldios, nos fundos de vale, nos mangues, nos quintais das casas, nos

pátios das indústrias, nas borracharias. Até hoje, alguns se limitam apenas a dissertar sobre os malefícios que o pneu-lixo causa ao meio ambiente e à saúde pública, sem o registro de qualquer ação concreta ou tentativa de solução do problema.

Em 18 de outubro de 1994, a Abip firmou termo de cooperação técnica com o IPT e o Ibama, quando presidido pela Doutora Nilde Lago, arcando com a maior parte dos custos de pesquisa com a usina de xisto da Petrobras em São Mateus do Sul, no Paraná, para o coprocessamento de rocha de xisto com pneus picados.

Em 1998, com o estudo realizado pelo IPT e Ibama, somado às pesquisas realizadas pela Petrobras, a Abip elaborou um texto do que viria a ser a resolução Conama nº 258/99, que apresentou ao Conselho Nacional do Meio Ambiente, sugerindo que fosse formado um grupo de trabalho para debater a tese apresentada, com a participação das empresas multinacionais, do Greenpeace, demais ministérios e de todos os interessados na matéria. Para nossa surpresa, a Anip, Associação dos Fabricantes de Pneus Novos, se colocou frontalmente contrária desde o início a qualquer alternativa que viesse gerar a suas associadas qualquer obrigação ou custo financeiro, sem, contudo, oferecer qualquer

alternativa, demonstrando absoluto descaso e despreocupação com a questão ambiental.

O embasamento técnico e a parceria com a Petrobras, objetivando o coprocessamento da rocha de xisto com pneus picados para produzir óleo combustível, gás, enxofre, inclusive GLP, foram fundamentais para a adesão dos conselheiros ao projeto, criando um ambiente favorável no Conama. O presidente da Câmara Técnica de Qualidade Ambiental, Doutor Shelley de Souza Carneiro, criou então o grupo de trabalho que foi secretariado por mim, tendo sido o tema debatido em várias reuniões ao longo de 18 meses, quando o texto por nós sugerido finalmente foi aprovado por esmagadora maioria de votos.

Publicada em 2 de dezembro de 1999, a obrigação pós-consumo imposta pela resolução em comento só passou a ter eficácia em 1º de janeiro de 2002, ou seja, após mais de dois anos de sua publicação, para que os fabricantes e importadores de pneus desenvolvessem alternativas tecnológicas de eliminação de pneus velhos de forma ambientalmente adequada, como também para que o Ibama baixasse as respectivas normas regulamentares ao novo comando.

Como o Ibama não havia baixado qualquer norma regulamentar até o dia 1º de janeiro de 2002, quando a obrigação ambiental prescrita pela Resolução Conama nº 258 passou a ser exigida, bem como não vinha exigindo o seu

cumprimento nas importações de pneus, a Abip, para não permitir que esse instrumento normativo se tornasse letra morta, ingressou com ação civil pública perante a 14ª Vara Federal de Brasília, que foi contestada pelo Ibama. A decisão liminar somente foi concedida em sede de agravo pelo ilustre Desembargador Souza Prudente, do TRF da 1ª Região, obrigando que o Ibama passasse a fiscalizar o cumprimento da resolução. Foi somente depois dessa decisão que o Ibama, no dia 15 de maio de 2002, portanto cinco meses depois, finalmente editou a primeira instrução normativa a respeito, a IN nº 8/2002, a partir de quando as multinacionais dos pneus começaram a se movimentar.

Entretanto, como era sabido que as multinacionais não vinham cumprindo sua obrigação ambiental, em 15 de março de 2005, a Abip ingressou com representação criminal contra os presidentes das multinacionais dos pneus e contra o presidente do Ibama por não as fiscalizar. O Ministério Público acolheu a representação criminal, encaminhando o processo à Polícia Federal para oitiva dos acusados e complementação de provas. Foi somente a partir de então que o Ibama passou a lavrar multas contra as multinacionais dos pneus, tornando claro que elas, somente até 31 de dezembro de 2004, já haviam deixado de recolher o equivalente a quase 70 milhões de pneus inservíveis, ou seja, o dobro da totalidade dos pneus usados importados em toda a história do Brasil.

Ao se lançar contra as fabricantes de pneus remoldados, o Ibama se mostra insensível em relação ao risco social iminente da perda de 18 mil postos de trabalho diretos e outros cerca de 72 mil indiretos, caso, por falta de matéria-prima, sejam fechadas as fábricas de pneus remoldados no Brasil.

Na folha 8 do seu memorial, o Ibama falta com a verdade quando afirma que as importadoras de pneus usados cumpriram apenas 9,85% de sua obrigação ambiental. É lamentável que o Ibama, em vez de informar a verdade, que conhece muito bem, venha sistematicamente informando apenas os quantitativos registrados em seu sistema *on-line*, em nome da Pneubec, da BS Colway e de outras empresas, omitindo que se recusou, no período de 2002 a 2005, a nele aceitar os registros das empresas importadoras de pneus usados. Na época, por ser contra essas importações, se recusava a efetuar tais registros, sob o argumento de que se o fizesse, estaria de certa forma as referendando. Por essa razão, a BS Colway se viu constrangida a ingressar com ação própria na Justiça Federal, vindo a obter ganho de causa quando o ilustre Desembargador Amaury Athayde, suprindo a omissão do Ibama, assim determinou:

> "Ainda tendo em conta a omissão do Ibama, conforme relatado, fica determinada, com projeção aos autos de origem, a expedição de ofício ao Decex, dando-lhe ciência do

> suprimento judicial ora feito, em lugar da anuência da nominada autarquia, para que o mesmo possa prosseguir no procedimento do licenciamento das importações que interessam à ação, conforme antes explicado, aferindo-as na área de sua competência quando couber. Ressalvo ao Ibama, a todo momento, reparando a sua negligência, a manifestar-se pontualmente, aportando nos autos, caso a caso, em relação a qualquer pedido de licenciamento de importação, dado a abrangência deste *decisum*, a eventual ausência de implementação da condição por parte da autora, conforme versada na Resolução Conama nº 258, com a redação que lhe deu a Resolução nº 301/02. Mas também, em linha de conta a omissão do Ibama, resistente à ordem judicial, incluso com indicativos de incursão em conduta factível de configuração em tipo delituoso, tanto como porque acarreta a sanção pecuniária contra os cofres públicos, ratificada a cominação de multa que ocorre em progressão, submetendo-se a sanções criminais, civis e processuais, deve ser dada ciência dos atos da ação ao douto órgão do Ministério Público, para as providências que entender pertinentes."

Tal decisão confirma, portanto, que em nenhum momento a BS Colway deixou de cumprir com o disposto na Resolução Conama nº 258/99. Ao contrário, vem cumprindo sua obrigação ambiental com dois anos de antecedência

aos embarques nos países de origem. Nesse mister, a requerente é um exemplo e não tem igual no Brasil, onde, por sinal, as multinacionais dos pneus nunca cumpriram sua obrigação ambiental. E mais do que isso, vêm reiteradas vezes confirmando isso na mídia nacional, sem que o Ibama tenha até hoje demonstrado qualquer preocupação com elas.

O Ibama falta com a verdade quando afirma que não existe no Brasil sistema de destruição de pneus inservíveis ambientalmente adequados. Tal destinação vem sendo realizada majoritariamente na Petrobras, usina de xisto de São Mateus do Sul, e nas fábricas de cimento. No caso dos pneus que vêm sendo destinados junto às fábricas de cimento, o Ibama usa o artifício de informar que, em temperaturas baixas, de até 800 graus centígrados, há geração de furanos e de dioxinas. Omite, entretanto, que para se fabricar cimentos é imperioso que as temperaturas se elevem a mais de 1400 graus centígrados, quando, em sistema fechado, as dioxinas e os furanos são destruídos. Outrossim, omitiu que, todos os anos, mais de 90% dos pneus colocados no Brasil são novos importados ou novos aqui fabricados. Pneus esses que também ficam velhos e são destinados nos fornos de cimento e na Petrobras com autorização expressa do Ibama. Omitiu ainda que, em 2002, o próprio Ibama foi instado, por decisão judicial, a proceder à auditoria na BS Colway e na Petrobras. Auditoria esta que foi realizada pela equipe de ótimos

técnicos: o geólogo Ivan Brocardo Paiva, o engenheiro florestal Mário Fuyo Terajima e a bióloga Carmen Zotz Herkennhof.

Na cópia desse relatório de auditoria, que se encontra aqui nesse encadernado, destacamos o seguinte:

> "A usina de retortagem, figura 5, constitui-se de uma estrutura aproximadamente cilíndrica com cerca de 60 metros de altura, onde são processados os pneus e o xisto. Esta usina funciona como um sistema fechado, onde o material a ser processado é submetido a uma temperatura de aproximadamente 450 graus centígrados, através da injeção de gases. Esse aquecimento faz com que o xisto mais pneus transformem-se em óleo combustível e gás combustível. Parte desse gás combustível retorna para o sistema a fim de alimentar o processo. Uma quantidade de água é injetada no processo para que haja o resfriamento da usina e funcione como um filtro às partículas pequenas. Desta forma, apenas emana da chaminé vapor d'água destituído de material particulado. Considerando que o sistema de coprocessamento dos pneus se dá num sistema fechado, onde não há poluição por emissão de gases e particulados, mas apenas emissão de vapores d'água, concluímos que os pneus inservíveis

encaminhados pela BS Colway à Petrobras estão tendo destinação ambientalmente adequada."

Portanto, não pode mais o Ibama afirmar que no Brasil não existe sistema eficaz de destinação ambientalmente adequada de pneus inservíveis. E não há que se falar assim em descumprimento de preceito fundamental, pois o meio ambiente somente é beneficiado com as importações realizadas quando em estrito cumprimento da Resolução Conama nº 258. Deveras, como realizamos a destinação de 5 pneus para importar apenas 4, promovemos com isso a gradativa diminuição do número de pneus existentes no Brasil em quantidade 25 vezes maior em relação à quantidade importada, tudo em pleno benefício ao meio ambiente nacional. Não há como sustentar assim que uma atividade que promove a redução do número de pneus seja lesiva ao meio ambiente.

Em razão do exposto, fica bastante claro que o descumprimento da Resolução Conama nº 258 é que tem causado graves lesões ao meio ambiente e saúde pública. Assim, o que se deve fazer é diagnosticar quem não está cumprindo essa norma ambiental, para que seja imediatamente revogado o seu direito de importar; mas não penalizar quem está cumprindo a norma vigente.

A decisão da OMC sobre o litígio dos pneus remoldados. A equipe técnica do Ministério das Relações Exteriores tem consciência de que

somente poderia lavrar uma vitória caso fosse estabelecida, por lei emanada do Congresso Nacional, a proibição de todas as importações de pneus usados e de pneus reformados, incluindo os do Mercosul. Do contrário, mais dia, menos dia, terá que permitir as importações de pneus remoldados da Comunidade Econômica Europeia.

Outrossim, em relação à Convenção de Basileia, ela foi emendada pelo Decreto nº 4.581, de 27 de janeiro de 2003, para a inclusão do anexo 9, lista B, item B3140, estabelecendo, ao contrário do que vem sendo afirmado, que a Convenção de Basileia orienta a permissão da importação de pneus usados para a finalidade de reforma e exclui a possibilidade da importação de pneus remoldados ou reformados.

Sobre o memorial da Anip, em sua folha 2, alegação de atividade ilegal e irregular, todos sabem que não existe lei sobre a importação de pneus usados, cuja matéria tem sido tratada através de simples portarias e resoluções, o que é vedado pela Constituição Federal em seu artigo 5º, II, que tem a seguinte dicção: "Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei". Além do mais, todas as importações de pneus usados para uso como matéria-prima na indústria da reforma de pneus sempre foram autorizadas pela Justiça Federal, o que desautoriza alguém a afirmar que a atividade é ilegal ou

proibida. A Anip argumenta ainda que portarias e resoluções deveriam ser cumpridas sem discussão por parte das empresas importadoras de pneus usados, pois devem ser consideradas como leis. Porém, ao tratar de interesse próprio, utiliza os mesmos argumentos daquelas em seu favor. Para não cumprir a Resolução Conama nº 258, as empresas multinacionais recorreram à Justiça Federal, alegando que a resolução do Conama não é lei, utilizando o mesmo artigo e inciso II da Constituição.

O estranho é que ingressaram com ação na Justiça para tentar a obter a nulidade da Resolução Conama nº 258/99. Obtiveram parcial ganho de causa quando a Justiça Federal permitiu que eles, então, coletassem aquilo que pudessem, o que na prática é o que quisessem.

Em audiência pública na Câmara Federal, o diretor-geral da Anip, Doutor Vilien Soares, confessou, arguido pelos parlamentares, que estão cumprindo apenas 35% do total de sua obrigação ambiental. Enquanto isso, a presidente da ReciclANIP disse que o ano passado, 2007, quebrou o recorde de destinação ambiental de pneus usados. Essas 140 mil ou 150 mil toneladas, que ela informou à mídia nacional, significam apenas 22% de sua obrigação.

Na França, a Michelin importa pneus usados de outros países para igualmente reformá-los e vender no mercado. A esse respeito, trouxemos para

esta audiência pública um dos pneus fabricados pela coirmã da Michelin, Pneus Lohan, que já exibimos em audiências públicas na Câmara Federal e no Senado. No site www.pneulohan.com, a coligada da Michelin curiosamente utiliza os mesmos argumentos de venda utilizados pelo setor de pneus remoldados do Brasil, informando que seus pneus reformados duram o mesmo que os pneus novos de primeira qualidade.

No Brasil, o diretor de qualidade do Inmetro, Doutor Alfredo Orphão Lobo, em entrevista a jornal de grande circulação do Rio de Janeiro, afirma exatamente a mesma coisa. Como podem então alguns ambientalistas se arvorarem de técnicos de pneus remoldados e afirmar que eles duram menos do que os pneus novos? E as multinacionais dos pneus, como podem importar pneus usados para os Estados Unidos e a Europa com a mesma finalidade nossa de reformá-los e vender, e aqui pretender proibir sua importação? A Goodyear e a Bridgestone Fire são grandes importadores de pneus usados do Japão e da Europa para reformarem nos Estados Unidos. Quanto a existir, no Brasil, disponibilidade de pneus usados na quantidade e qualidade requerida para a fabricação de remoldados, o Inmetro, em sua Nota Técnica nº 83, de 3/10/2000, assim se pronunciou:

"A indústria nacional de reforma de pneu, principalmente a indústria de pneu remoldado, necessita importar

pneu usado para utilização da carcaça como matéria-prima. É dado facilmente comprovado que a utilização de pneu usado nacional para obtenção de carcaça é economicamente inviável face às nossas condições de uso."

Ademais, senhoras e senhores presentes, a BS Colway não teria fechado suas portas e demitido 1.200 funcionários caso pudesse utilizar os pneus usados existentes no Brasil. Afinal, trata-se da maior e melhor indústria de pneus remoldados do mundo, com investimentos industriais da ordem de R$ 60 milhões, sem contar seus programas sociais premiados no Brasil e no exterior. Foi um sofrimento que até hoje parece rasgar meu coração e sufocar minha alma. Foram 1.200 excelentes funcionários demitidos no dia 17 de dezembro, uma semana antes do Natal. Um presente de Natal muito amargo. Fazendo-os pagar pela ambição desmedida de mercado por parte das fábricas multinacionais de pneus no Brasil, onde, com o fechamento da BS Colway poder-se-ia gerar apenas cerca de 250 empregos, uma vez que as fábricas de pneus remoldados e mão de obra intensiva geram 4 postos de trabalho para cada 1 gerado nas robotizadas fábricas de pneus novos.

Por outro lado, não seria gerado emprego nos mais de 5 mil pontos de venda da rede que distribui os pneus novos fabricados no Brasil. Para

tanto, bastaria que cada um deles vendesse 40 pneus a mais por mês para vender os 200 mil até então fabricados pela BS Colway. O mais curioso é que, para se manter no ramo e manter os 5 mil empregos abrigados nos 485 centros automotivos que distribuíam pneus BS Colway, fomos obrigados a trocar a fabricação de pneus remoldados no Brasil pela importação de pneus chineses. Nesse ponto da minha dissertação é de se perguntar: estaria o meio ambiente do Brasil ganhando com isso? E se a Justiça Federal, por isonomia, conceder aos importadores de pneus novos o mesmo que autorizou as empresas do Anip, ou seja, para que todos coletem apenas o que puderem?

Muito obrigado, Senhora Ministra.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Eu agradeço a vossa senhoria e convido então a Doutora Zuleica e o Ministro Evandro, que, me parece, fariam uma partilha do tempo. A cada um, então, ficam 10 minutos assegurados para as suas respectivas exposições, começando pela Doutora Zuleika, que tem a palavra a partir deste momento.

A SENHORA ZULEICA NYCS (CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - CONAMA) - Excelentíssimos Senhores Ministros, Excelentíssima Senhora Ministra-Relatora, Excelentíssimo Procurador-Geral da República e Doutor Mário Guizzi, Conselheiro do Conama, do Ministério Público

Federal, senhoras e senhores. Meu nome é Zuleika Nycs, eu sou conselheira do Conselho Nacional do Meio Ambiente, represento as entidades de defesa do meio ambiente da saúde pública. Sou também membro da Rede Brasileira de Justiça Ambiental, onde atuo no grupo de trabalho sobre contaminação química e saúde ambiental. Esse grupo desenvolve um trabalho avançado na área de políticas públicas de segurança química em âmbito nacional e internacional, interagindo com diversas redes mundiais da sociedade civil. E venho aqui na qualidade de especialista defender a proibição da importação de pneus usados. Eu me sinto honrada por essa responsabilidade que me deram e de arguir sobre esse grave problema socioambiental.

Nós entendemos que o pneu desempenha um papel imprescindível na economia nacional de qualquer país, que a indústria da remoldagem presta um serviço relevante no sentido de estender a vida útil do pneu, o que é uma prática ambientalmente recomendável. Entretanto, apenas parte dos pneus brasileiros estão sendo remoldados, o que mostra que há muito que se fazer no Brasil para que todos esses pneus brasileiros, no sentido de terem sido fabricados aqui, quando eu digo pneus brasileiros, sejam reformados e tenham sua vida útil ampliada.

De acordo com o IBGE, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o Brasil produz um incrível número de 162 mil toneladas de lixo urbano por dia. E um dos principais problemas ambientais que nós enfrentamos é a destinação a esse volume enorme de lixo. Trinta por cento do lixo brasileiro é depositado em lixões, ou seja, não tem uma destinação controlada, são depósitos a céu aberto, sem qualquer planejamento ou controle de impacto ambiental. Podendo, com isso - já deve estar acontecendo, obviamente, não temos estudos, estamos muito atrás ainda, precisamos trabalhar mais na área de pesquisa -, ocasionar a contaminação do solo, do ar e dos lençóis freáticos, que provavelmente já é grande. Não podemos esquecer que mais de 60% dos municípios brasileiros se utilizam de lixões, quase não existindo aterros sanitários licenciados no país. E que, mesmo aterros controlados, na opinião dos ambientalistas, não representam uma solução adequada, pois têm uma vida útil limitada, são fontes de poluição e contaminação ambiental e, portanto, é um processo insustentável a médio e longo prazo.

Ressaltamos que os pneus não são biodegradáveis, como já disse a Doutora Zilda; demoram centenas de anos para se decomporem, o que lhes confere um maior potencial ofensivo. Ocupam um espaço físico considerável e impõem dificuldades em matéria de coleta e eliminação. Não vou falar agora, vou resumir aqui o que contêm os pneus, mas eles são altamente combustíveis.

Depósitos de pneus, uma vez que eles pegam fogo, são de difícil controle e geram, obviamente, poluição incalculável. Quando abandonados nos cursos de águas, pneus obstruem canais, córregos, galerias de águas pluviais, comprometendo a vazão e o escoamento desses corpos hídricos. Apenas no Rio Tietê, existe um dado que o Ministério do Meio Ambiente apresentou, no Município de São Paulo, cerca de 120 mil pneus foram retirados do leito do rio nos últimos anos.

É nesse cenário que o tema da importação dos pneus precisa ser analisado. Seis milhões de pneus, aproximadamente, são descartados anualmente no Brasil. Quando se compara esse valor com os outros países, suspeita-se que esses números estejam subestimados. A Europa, por exemplo, tem cerca de 120 milhões de pneus chegando ao fim de sua vida útil a cada ano. No Canadá, são 30 milhões. Nos Estados Unidos, estima-se que sejam dispostos 285 milhões de pneus por ano. Podemos deduzir facilmente que a importação de pneus usados e remoldados, que têm a metade da vida útil dos pneus novos fabricados no Brasil, aumenta consideravelmente o volume de resíduos e o passivo ambiental do país.

O fato é que os países ricos - queria chamar a atenção para esse detalhe - não investiram no desenvolvimento de técnicas e processos seguros para solucionar o problema da quantidade de resíduos de pneus deles. Ou seja, não existe uma tecnologia no planeta, hoje, adequada, na opinião dos ambientalistas. E

na falta de boas alternativas técnicas, esses países resolvem transferir seus passivos de pneus para os países em desenvolvimento. Eles estão se livrando do problema sem assumir o ônus, porque, se a solução fosse queimar em fornos de cimento, eles não precisariam mandar para nós.

Eles sabem que a situação é perigosa em fornos de cimento. E nós temos dificuldades, os órgãos ambientais estão desaparelhados. Os fornos de coprocessamento estão fazendo automonitoramento no país inteiro, não existe monitoramento pelo Estado. No caso do Paraná, não tem concurso público no órgão ambiental desde a década de 80. A situação é caótica. Não se sabe o que está saindo das chaminés, se os filtros estão sendo controlados. Quem controla é o próprio empreendedor, o interessado.

Essa é uma das maiores destinações e uma das maiores bandeiras da indústria de remoldados, que é o projeto Rodando Limpo. Só que, no entorno das cimenteiras, não existe qualquer estudo ambiental, o que está acontecendo com essa população em termos de saúde, o que está acontecendo no meio ambiente em termos de danos ambientais causados por essas emissões. Sem contar que são emissões de poluentes orgânicos persistentes que navegam ou flutuam na atmosfera para o planeta inteiro. Daí por que o Brasil ter ratificado a Convenção de Estocolmo contra os poluentes orgânicos persistentes. E um dos

focos da convenção é justamente a incineração, que é uma das fontes de dioxinas e furanos que são um dos POPs mais conhecidos. São substâncias carcinogênicas que liberam interferentes hormonais, são substâncias químicas que afetam os sistemas do corpo humano, entre eles o endócrino, o imunológico e o nervoso.

Uma vez que as duas principais destinações atuais de pneus são, então, como a própria indústria mencionou e o Ibama concorda, na maior parte, o descarte em lixões ou a queima em fornos de cimento, porque as outras destinações utilizam muito pouca quantidade de pneu, então elas não seriam tão importantes de a gente comentar aqui. É lógico deduzir que a parcela significativa de pneus importados da Europa terá a mesma destinação que no Brasil. Isso potencializará os já existentes impactos ao meio ambiente e a saúde das pessoas no nosso país, o que inclui a disseminação do vetor da dengue, onerando ainda mais o sistema público de saúde que enfrenta atualmente problemas graves de infraestrutura, tal como nos órgãos ambientais.

A permissão de importação de pneus usados dos países ricos para o Brasil, África, América Latina, Ásia etc. causa também efeitos prejudiciais à intenção do governo brasileiro de implementar a Política Nacional de Saneamento Ambiental, ao sobrecarregar a Administração Pública com boa parte do ônus do transporte e disposição de pneus em lixões.

Como esses custos da Administração Pública serão cobertos por recursos pagos pelos contribuintes brasileiros, que é um universo muito maior do que o universo dos consumidores de pneus, podemos raciocinar que está sendo transferido um ônus injusto àqueles que não fazem parte da cadeia de produção e consumo de pneus no Brasil. Um ônus duplo, porque, enquanto precisam arcar com os custos da disposição de pneus, esses recursos deixam de ser aplicados em obras de saneamento ambiental.

Mas esses problemas não são exclusivos do Brasil. À luz dos graves impactos no meio ambiente e na saúde pública, associados à dificuldade de controle e destinação de pneus inservíveis, muitos países decidiram proibir ou restringir as importações de pneus usados ou remoldados. Se a esses países se somarem outros, como o Brasil, que tem sido alvo dessa crescente política internacional de transferência de resíduos e passivos de países ricos, haverá uma pressão favorável para que esses países mais ricos invistam no desenvolvimento de novas técnicas e processos não poluentes para a disposição de pneus inservíveis.

Excelência, somos favoráveis ao comércio entre as nações, porém de produtos e não de lixo e mercadorias usadas de segunda ou terceira mão, que configuram um risco adicional para o consumidor e um ônus injusto para o contribuinte.

Por todo o exposto, é que me manifesto contra a importação de pneus, a favor da Arguição do Descumprimento de Preceito Fundamental 101, nos termos apresentados pelas organizações Conectas, Apromac e Justiça Global.

Obrigada.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Agradeço à vossa senhoria e passo a palavra, então, ao senhor Embaixador.

O SENHOR EVANDRO DE SAMPAIO DIDONET (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES) - Senhora Ministra, Senhor Advogado-Geral da União, Senhor Subprocurador-Geral da República, Senhor Ministro.

O Itamaraty, o Ministério das Relações Exteriores, agradece a oportunidade de participar desta audiência pública sobre o tema da proibição da importação de pneus usados e reformados. Do ponto de vista do Itamaraty, eu comentarei mais especificamente as implicações nessa questão do contencioso sobre pneus reformados, que opôs, na OMC, o Brasil contra a União Europeia.

Senhora Ministra, inexistem métodos de destinação final capazes de eliminar, de forma segura do ponto de vista ambiental e viável nos planos técnico-econômico, grandes quantidades de carcaças de pneu. Não é por

outra razão que a gestão ambientalmente adequada desses resíduos constitui um desafio tanto para países desenvolvidos quanto países em desenvolvimento.

O comércio internacional de pneus usados e reformados é parte desse processo. A exportação desses bens reduz naturalmente a pressão ambiental sobre o país exportador e, por outro, lado aumenta o passivo ambiental no país importador. Em razão dessa equação simples, o comércio internacional de pneus usados e reformados encontra-se no centro de controvérsias nos planos multilateral - OMC - e regional, inclusive o Mercosul.

Insere-se nesse contexto o contencioso entre o Brasil e a União Europeia sobre a importação de pneus reformados.

O Brasil alegou que a importação de pneus reformados agravaria problemas ambientais e de saúde pública, uma vez que pneus reformados geram resíduos mais rapidamente do que pneus novos.

É importante ressaltar que, em mais de 300 contenciosos no OMC, apenas em uma oportunidade anterior, na controvérsia sobre produtos contendo amianto, a parte que arguiu a mesma exceção ambiental e de saúde pública invocada pelo Brasil para restringir o comércio de um produto específico teve a legalidade de sua medida reconhecida pelo mecanismo de solução de

controvérsias. Isso demonstra, no entendimento do Ministério das Relações Exteriores, a fundamentação da medida adotada pelo Brasil.

Em 12 de junho de 2006, foi tornado público o relatório do painel. O painel concluiu que o acúmulo de resíduos de pneus favorece a propagação de doenças transmitidas por mosquitos e acarreta riscos de incêndios nocivos à saúde e ao meio ambiente. Considerou, ainda, que nem mesmo a adoção das melhores técnicas de gestão de resíduos de pneus seria suficiente para eliminar essas ameaças. Com relação ao transporte, o painel concluiu que doenças transmitidas por mosquitos são disseminadas por meio do deslocamento de resíduos de pneus. No que tange aos riscos derivados da destinação final de resíduos de pneus, o painel concluiu que os métodos aptos a destinar grandes volumes desses resíduos, como depósitos em aterro e queima em cimenteiras, causam riscos à saúde e ao meio ambiente.

Mais adiante, ao examinar a contribuição da medida questionada para a proteção do meio ambiente e da saúde pública, o painel da OMC defrontou-se com a tese europeia de que essa contribuição seria negligenciável, se não nula, uma vez que os pneus usados disponíveis no Brasil não seriam passíveis de reforma. Segundo essa tese, os pneus reformados europeus estariam sendo substituídos por pneus novos, que não seriam reformados ao fim

de sua vida útil, ou seriam substituídos por pneus reformados no Brasil a partir de carcaças importadas. O painel considerou, no entanto, que o Brasil demonstrou que os pneus usados no país servem para a reforma e, mais do que isso, têm sido reformados em grande quantidade, contribuindo, assim, para a redução do número de carcaças geradas no país.

Após seu rigoroso escrutínio, assim, o painel concluiu que a proibição de importação de pneus reformados adotada pelo Brasil era e é medida necessária à proteção do meio ambiente e de saúde pública.

Eu repito um ponto, Senhora Ministra: essa foi apenas a segunda vez, em mais de 300 casos, em que um painel da OMC concluiu que uma medida fundamentada em exceção de saúde pública e ambiental era justificada. Essa conclusão constitui, assim, a demonstração expressiva da fundamentação correta das medidas restritivas adotadas pelo Brasil.

Cumprida essa etapa, seguiu-se a análise da forma como a medida brasileira é aplicada, ou seja, se essa medida necessária à proteção do meio ambiente da saúde pública é implementada em sintonia com os princípios da OMC. Tal análise debruçou-se sobre dois aspectos. Primeiro, a questão das importações de pneus usados como matéria-prima autorizadas por decisões judiciais. E a segunda questão, a importação de pneus reformados provenientes dos demais

países do Mercosul, importações que vêm sendo feitas em função de um laudo arbitral expedido pelo mecanismo de solução de controvérsias do Mercosul. Por um lado, o painel julgou que, como as importações de pneus reformados, oriundas do Mercosul, ocorriam em montantes relativamente modestos, a sua manutenção não seria incompatível com a proibição geral de importação de pneus reformados. Por outro lado, o painel concluiu que as importações de pneus usados como matéria-prima autorizadas por decisões judiciais ocorriam em montantes tais que o dano ao meio ambiente e à saúde pública comprometeria o propósito da medida questionada pela União Europeia.

A União Europeia formulou um recurso de apelação abrangente.

O órgão de apelação confirmou as conclusões do painel em relação a todos os temas objeto do recurso, exceto no que se referiu à aplicação da medida, em especial no tocante aos pneus reformados originários do Mercosul. Nesse ponto, o órgão de apelação discordou do painel e determinou que, para manter a proibição geral de importação de pneus reformados, o Brasil deveria não só pôr fim às importações de pneus usados autorizadas por decisões judiciais, mas também modificar o regime de comércio de pneus reformados no âmbito do Mercosul. Esse segundo ponto - o comércio de pneus reformados no âmbito do

Mercosul - vem sendo objeto de negociação do Brasil com os parceiros do Mercosul; e esperamos, agora, durante a Cúpula de Tucumã, constituir um grupo de trabalho para esse fim.

Senhora Ministra, em conclusão, a OMC concluiu de maneira inequívoca que a proibição de importação de pneus reformados é medida necessária à proteção do meio ambiente e da saúde pública. No entanto, determinou que sua aplicação seja ajustada, para que não tenha um viés discriminatório ou protecionista.

A Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 101 é um instrumento de que dispõe o Estado brasileiro para ver reconhecido, em definitivo, o direito que tem o país de restringir um tipo de comércio com sérios impactos ambientais e de saúde pública.

Caso as importações de pneus usados continuem a ser amparadas por decisões judiciais, o Brasil terá diante de si duas opções, ambas indesejáveis: abrir mão da política pública de proteção do meio ambiente e da saúde, promovida pela proibição de importação de pneus reformados; ou cair em uma situação de ilegalidade perante a OMC, com o consequente risco de sofrer retaliações comerciais da OMC, da União Europeia, em função do descumprimento das determinações do órgão de solução de controvérsias da OMC.

Com isso, Senhora Ministra, concluo a intervenção do Ministério das Relações Exteriores e reitero os agradecimentos pela oportunidade de participar desta audiência pública.

Obrigado.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - São meus os agradecimentos, Senhor Embaixador, pelas explicações apresentadas e eu, de imediato, dando sequência, passo então a palavra ao Senhor Vitor Hugo Burko, para que ele possa fazer a sua apresentação.

O SENHOR VITOR HUGO BURKO (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS INDÚSTRIAS DE PNEUS REMOLDADOS) - Excelentíssima Senhora Ministra, excelentíssimos Senhores Ministros, Advogado-Geral da União, Senhor Procurador Federal junto ao Conama, senhoras e senhores.

Eu venho aqui representando o Instituto Ambiental do Paraná, órgão gestor das políticas públicas estaduais em nosso estado. Mas faz-se necessário um breve histórico de como minhas experiências pregressas foram determinantes para a minha presença aqui.

Fui prefeito por 8 anos, de 1997 até 2004, de uma cidade média do Estado do Paraná, Guarapuava, com cerca de 170 mil habitantes. Na época, ainda a questão ambiental junto aos municípios estava nascente e tivemos a realização de ser o primeiro município do interior do Estado do Paraná a criar e

estruturar objetivamente uma secretaria municipal do meio ambiente. Realizamos políticas diversas na área de fauna, na área de reposição de matas ciliares, diversas políticas que tiveram, inclusive, reconhecimento nacional e internacional.

Mas sobremaneira, a realização que a nossa cidade teve de melhor na questão ambiental foi exatamente a organização do que nós chamamos da cadeia produtiva do lixo.

Ao nos depararmos com o sério problema, que persiste até hoje em grande parte dos municípios do país, interpretando as implicações sociais e econômicas e especialmente ambientais que se agregam a este tema, organizamos um sistema de coleta seletiva, absolutamente democrático, absolutamente justo do ponto de vista social e muito eficiente do ponto de vista econômico e ambiental. Guarapuava foi, durante vários anos, ao final do nosso governo, o município que mais reciclava proporcionalmente de todo o país. Isso nos levou, inclusive, a proferirmos palestras e consultorias em diversos países da América Latina, mais de 15 países.

Em trabalhando esta questão do lixo durante 8 anos e conduzindo essa ação muito de perto, nos deparamos com tudo que se relaciona a lixo na ponta. Não de dentro dos gabinetes e não das argumentações filosóficas, conceituais, mas vislumbrando o problema lá onde ele acontece, desde a casa das pessoas até os locais onde ele é depositado.

Tem-se avançado muito na questão de resíduos urbanos no país. Os municípios gradativamente vão se adequando, criando aterros, existem novas tendências, como por exemplo, de compostagem. Cada dia há uma inserção maior da comunidade no tratamento desses temas. Mas existem alguns temas ligados a lixo que não são de responsabilidade da sociedade e que não devem ser de responsabilidade da sociedade.

Nós participamos ativamente da organização, no Estado do Paraná, da estruturação da coleta das embalagens de agrotóxicos. Até pouco mais de uma década atrás, as embalagens de agrotóxicos eram, como os pneus são ainda hoje, descartadas ao léu em qualquer local, sem qualquer responsabilidade objetiva de quem quer que seja. Uma grande discussão nacional aconteceu, o Paraná se organizou, nós participamos dessas discussões e dessas organizações. E hoje o Paraná pode se orgulhar de coletar mais de 98% das embalagens de agrotóxicos produzidas. O setor que produz estas embalagens, o setor que tem ganhos financeiros e econômicos com relação a isso, por sua vontade ou por imposição estatal, acabou sendo coagido ou convencido, mas hoje estrutura todo o processo de recolhimento disso; e nós quase não encontramos mais embalagem de agrotóxicos no Estado do Paraná.

Depois dos resíduos domiciliares e da questão dos agrotóxicos, os pneus são o principal problema de resíduo que nós temos, em função do volume

e da importância. Como prefeito ainda, diante desse impasse sem saber o que fazer (destinar os pneus ao tratamento puro e simples junto com o lixo domiciliar, ou deixá-los ao léu), em qualquer situação, isto implica uma gravidade bastante séria para o meio ambiente. E posso afirmar, como prefeito da época, hoje como gestor da política ambiental do Estado: em nenhum momento tivemos qualquer apoio ou iniciativa das empresas produtoras de pneu no sentido de se irmanarem conosco para resolver esses problemas.

A partir de uma determinada época, mesmo sem contato com a prefeitura, tive notícias que uma empresa chamada BS Colway, a qual eu não conhecia, passou a remunerar alguns dos nossos operadores ecológicos, os catadores, que no programa do município faziam o recolhimento dos recicláveis nas casas. A empresa passou a remunerar esses catadores, então, para que também fizessem a coleta dos pneus inservíveis para que essa empresa pudesse dar depois a devida destinação. Então, em 8 anos de prefeitura, em 8 anos de luta ambiental, a única iniciativa concreta que vimos no nosso município no sentido de retirar os pneus da natureza foi exatamente da BS Colway.

Há cerca de um ano, fui convidado pelo Governador Roberto Requião a assumir a presidência do Instituto Ambiental do Paraná.

E já havia conhecido anteriormente, nos 8 anos de gestão pública, de discussão, de filosofia, de conhecimento, de busca de entendimento das

dinâmicas da sociedade e de aprendizado de gestão, já havia percebido que muitas das decisões que se tomam no poder público são eivadas de sentimentalismo, de mitos, de paradigmas e poucas vezes se analisam critérios objetivamente técnicos. E nessa questão ambiental, esses paradigmas, essas sensações são ainda maiores. Galgado à presidência do Instituto Ambiental, de pronto, nos meus primeiros dias, fiz um acordo com o grupo de técnicos altamente capacitados que tem aquela entidade para formamos grupos internos para discutir questões de importância, deixar de lado um pouco as sensações, fazer com que não mais as ideologias predominassem nas decisões, mas queríamos objetivamente, sob o ponto de vista ambiental, interpretar as coisas de modo claro como elas têm que ser interpretadas.

Passado algum tempo, bate às nossas portas o problema dos pneus importados. O IAP é o órgão licenciador das atividades industriais no estado e é o principal fiscal, é quem está mais presente no cuidado com o meio ambiente. E seguindo a filosofia que já havia aprendido em diversos anos de vida pública e sem ter conhecimento objetivo da causa, reuni um grupo de técnicos, um grupo multidisciplinar de técnicos, não para fazer juízo de valor, ou defender a importação ou a não importação de pneus. Não é isso, inclusive, que eu venho fazer aqui hoje. Reuni um grupo de técnicos para que, deixando de lado os sentimentalismos e os posicionamentos pessoais, pudéssemos interpretar esta questão do ponto de vista da defesa dos interesses da sociedade. Acompanhamos

o processo desde a importação - as últimas que aconteciam na época, porque a empresa BS Colway já tinha tido alguns problemas e não estava mais podendo importar -, todo o processo produtivo - e eu fui pessoalmente em todos esses estágios -, até a destinação final através da queima nos fornos de cimento.

Quando iniciamos as discussões, de pronto, percebemos que tudo o que se havia discutido até agora - e, por um cuidado pessoal, ontem ainda fui pesquisar na internet e fui conhecer os embasamentos que levaram os mais diversos órgãos a terem as suas posições, tanto favoráveis quanto contrárias -, quando analisamos esse conjunto todo, percebemos que pouca coisa técnica foi discutida até agora nessa questão dos pneus. Não há, em nenhuma das argumentações realizadas, análise sobre, por exemplo, os índices de emissões que devem ou não devem acontecer, ou que acontecem ou não. Tudo o que nós temos visto até agora são legítimas, mas defesas muito mais embasada em sentimentos, em paradigmas, do que efetivamente em dados técnicos.

Pois bem, os técnicos do IAP foram fazer este acompanhamento e trouxeram à discussão algumas coisas bastante significativas.

Este Tribunal não é um órgão técnico da área ambiental, não tem obrigação, por exemplo, de saber o que é o coprocessamento. Vou me permitir, então, rapidamente explicar que o coprocessamento é uma queima que se faz nos fornos de cimento a altíssima temperatura, que serve como combustível, quer dizer,

se usa para o aquecimento também o elemento calorífico deste produto e que as cinzas são, depois, incorporadas na massa do cimento. Para se produzir cimento são necessários cerca de 1.300, 1.400 graus. Com temperaturas mais baixas, não se pode produzir, não acontece a produção de cimento. Tecnicamente, as dioxinas e os furanos, que são amplamente citados nessa discussão e que sabidamente são produzidos pela queima de pneu a céu aberto - como são produzidos também na queima de lenha, quando eu faço meu churrasco de final de semana, ou em qualquer outro tipo de combustão, em níveis diferentes, é verdade, mas que são produzidas - essas dioxinas e esses furanos, nesses níveis de temperatura, são transformados e não são lançados na natureza dessa forma.

As indústrias de coprocessamento do Paraná estão adequadas às normas legais e são efetivamente fiscalizadas pelo IAP. Se, vez por outra, alguém comete uma ação criminosa, aí nós estaremos no campo do Direito Penal e não no campo do Direito Ambiental, porque nós temos que estabelecer critérios objetivos e, aí sim, passar a cobrá-los.

A posição dos técnicos do Instituto Ambiental do Paraná, portanto, é de que queimar-se pneus nos fornos de carvão ou queimar-se qualquer outra forma de petróleo, porque o pneu é feito de petróleo - são hidrocarbonetos transformados em ligas, mudados na sua estrutura química para que possam produzir algo parecido com a borracha, mas são oriundos do petróleo -, para os

técnicos do Instituto Ambiental do Paraná, queimar-se pneus ou queimar-se petróleo, a única diferença está em que petróleo novo saiu direto dos recursos naturais, e a queima de pneus saiu de um recurso já anteriormente utilizado, porque os padrões de lançamento permitidos são os mesmos.

As normativas, inclusive as normativas do Conama, estabelecem padrões de lançamento, independentemente de qual seja o produto a ser coprocessado. É processada a borra de tinta, é processada uma série de outros elementos, e todos deve manter um nível de emissões compatíveis. Então, para o corpo técnico do IAP, não faz diferença, do ponto de vista ambiental, objetiva, não é significativa a diferença se queima um tipo de petróleo ou se queima outro tipo de petróleo. Talvez, se os fornos de cimento ficassem parados, se nós não queimássemos pneus, se eles fossem utilizados só como forma de consumir os pneus, aí talvez nós pudéssemos argumentar coisas dessa natureza. Mas se esses pneus não forem coprocessados, esses fornos funcionarão da mesma forma e queimarão outro tipo de combustível.

Mas, sobretudo, o que me traz aqui hoje e o que foi determinante para a minha decisão é que muitas discussões têm acontecido já há muitos anos, mas até agora não se apontaram ainda as verdadeiras soluções para essa questão dos pneus. Não há outra solução senão incinerá-los através dos fornos de coprocessamento. Pelo menos hoje não se vislumbra qualquer alternativa. Nós não

podemos permitir que os pneus fiquem lançados na natureza, porque aí sim nós estaremos trazendo um problema para as nossas casas, para as nossas famílias, para a saúde da nossa gente. Mas não há outra forma de nós diminuirmos esse problema, porque toda ação humana gera um problema. E é bom também que se desmistifique um pouco isso.

É muito comum as pessoas dizerem "ah, tal coisa produz impactos". Ao respirarmos, nós produzimos impactos ambientais, porque estamos produzindo gás carbônico. Então, toda a ação humana produz um impacto ambiental. O que resta a interpretar é se nós estamos dispostos ou não a acabar com esses impactos. No caso dos pneus, parece-me que é impossível, porque nós não vamos deixar de andar de carro. Então, muito mais do que discutir se esses pneus são importados, se são reprocessados, se são fabricados novos, muito mais do que discutir as questões econômicas que envolvem essa grande cadeia produtiva, essa bilionária indústria, o que o IAP quer discutir e gostaria de ver discutido em nível nacional são efetivas soluções.

O que nós gostaríamos de ver é efetivamente a possibilidade legal de estarmos obrigando aqueles que têm lucro com esta atividade a estarem correspondendo à sua responsabilidade e arcando com os pagamentos para que isso se resolva, porque, queiramos ou não, quem arca com isso hoje é o povo brasileiro, com a parte que é resolvida, porque os municípios é que fazem o

recolhimento desses pneus. As indústrias, na sua grande maioria - e eu só posso falar ao contrário com relação à BS Colway, não conheço as demais -, as indústrias de pneus novos, ao menos no Paraná, não realizam qualquer esforço ou qualquer investimento no sentido de reparar um mal que é causado pela sua produção. Então, acho que não está o ponto central dessa discussão, não deveria ser exatamente a questão se os pneus são importados ou não importados, se são produzidos ou não produzidos. Nem na questão social os técnicos do IAP entraram. Não nos cabe avaliar e tampouco fazer juízo de valor a respeito disso.

Eu quero, objetivamente, parabenizando o Supremo Tribunal Federal por esta iniciativa de trazer a todo o país esta discussão, possibilitar que realmente se desmistifiquem as coisas e que prevaleça o bom senso, quero também fazer um lamento e um chamamento aos diversos órgãos ambientais do país, que, terminado esse embate, vença quem vencer, ganhe quem ganhar, tenha lucro quem tiver, produza quem produzir, tenha emprego quem tiver ou perca seu emprego quem tiver que perdê-lo, mas que ao final todos nós possamos conjuntamente encontrar uma solução definitiva para este problema. Muito mais do que acusações mútuas e disputas financeiras, que nós possamos atender aos verdadeiros interesses da sociedade brasileira, criando normativas e uma logística que permitam que, quem sabe num futuro próximo, não encontremos mais nenhum pneu disposto na nossa natureza.

Muito obrigado pela oportunidade.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Eu agradeço a exposição feita e, como afirmei ao início, esta primeira parte vai ser suspensa agora. Nós retomaremos com as apresentações dos eminentes expositores na parte da tarde, a partir rigorosamente de 14 horas. Mais uma vez, reitero os meus agradecimentos em especial à Doutora Zilda, ao Doutor Simeão, à Doutora Zuleika, ao Embaixador e ao Doutor Burko, pelas apresentações. Como eu disse ao início, todas essas informações, uma vez que há o registro eletrônico desta audiência pública, serão encaminhadas a todos os ministros, para que, na sessão de julgamento de mérito dessa ADPF, todos eles venham com os conhecimentos, os argumentos e os esclarecimentos trazidos no dia de hoje.

Agradeço de uma forma especial a participação do Presidente do Tribunal Superior Eleitoral, meu colega de Supremo, Ministro Carlos Britto, ao Advogado-Geral da União e ao representante da Procuradoria-Geral da República, Doutor Mário José.

Está suspensa a sessão até as 14 horas.

Muito obrigada a todos.

DIA 27/06/2008 - TARDE

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Como foi definido pela manhã, passam a ser convidados agora, para compor a mesa, o Ministro Carlos Minc, o Doutor Welber Barral, Emanuel Roberto de Nora Serra, Haroldo Bezerra e Ricardo Alípio da Costa. Também, mais uma vez, seguindo a ordem que no início da manhã foi sorteada, convido para ocupar a tribuna o Ministro Carlos Minc, que falará na defesa da constitucionalidade da vedação de importação dos pneus. Por favor, tem a palavra o Senhor Ministro.

Acentuo que todos os que se pronunciaram no período da manhã continuam podendo ter assento à mesa, com os lugares previamente designados. Fiquem à vontade, portanto, para tomarem assento à mesa, por favor!

Passo então a palavra ao Ministro de Estado, Carlos Minc.

O SENHOR CARLOS MINC (MINISTRO DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE) - Excelentíssima Ministra, Excelentíssimos Ministros, agradeço a oportunidade de dirigir-me a Vossas Excelências com a finalidade de esclarecer aspectos técnicos relevantes do impacto ambiental resultante da importação pelo Brasil de pneus usados. É importante salientar que, para efeito do que está sendo arguido, o gerenciamento de pneus é uma preocupação das autoridades ambientais.

O pneu novo não foi submetido a processo de desgaste. A possibilidade de ele ser reciclado, reformado, é uma. O pneu usado já foi submetido a um processo de desgaste, então ele tem um ciclo de vida menor e mais rapidamente se converte em lixo. São substâncias que compõem o pneu metais pesados, altamente tóxicos, e substâncias cancerígenas, tais como chumbo, cromo, cádmio e arsênio. Ele não é biodegradável e todas as todas as destinações geram impacto ambiental diferenciado.

No Rio de Janeiro, tive a oportunidade de exercer por um ano e quatro meses o cargo de Secretário Estadual de Meio Ambiente e tentamos atuar nessa área. Por exemplo, em uma das licenças ambientais do arco metropolitano, determinamos que o asfalto fosse asfalto-borracha e tivesse pneu na sua composição. Tivemos dificuldades de fazer cumprir isso por uma série de questões. Há no Rio de Janeiro um polo cimenteiro que também utiliza pneus como insumo energético. Algumas das substâncias produto dessa queima - dioxinas e furanos - causam problemas de saúde na população. Em cidades no entorno do Polo de Cantagalo, como Euclidelândia e outras cidadezinhas pequenas, há incidência de problemas de saúde, de problemas respiratórios, por causa das emissões originadas dessa queima.

É bom que se diga que, embora aceite e licenciável, ela não tem o tratamento secundário e terciário como, por exemplo, um incinerador avançado

de queima de lixo químico. São chaminés de fornos, e esses furanos e dioxinas são lançados na atmosfera.

É importante ressaltar que o que está acontecendo com os países desenvolvidos é que têm havido normas mais rigorosas nesses países, o que é saudável. Ao invés de se adaptar a enfrentar essas normas mais rigorosas, uma das saídas deles é exportar esses pneus já usados, porque o custo de cumprir essas normas fica maior. Então acabamo-nos convertendo em importadores de passivos ambientais. Não conseguimos dar conta do nosso próprio passivo e importamos passivos ambientais.

O Ministério de Meio Ambiente tem essa preocupação para outras áreas. Quando os países desenvolvidos adotam normas de emissão atmosférica mais rigorosas, as suas empresas adotam tecnologias mais limpas, investem e diminuem o impacto nos pulmões e no meio ambiente. Aquelas empresas que não se adéquam se relocalizam em países em desenvolvimento, inclusive no Brasil. Uma das nossas metas é também tornar mais rigorosas as nossas próprias normas, para que a gente não se converta em importador de indústrias mais sujas e menos avançadas.

No caso dos pneus, o que acontece? As leis, é verdade, estabelecem normas de destinação final. Para cada quatro pneus novos fabricados ou importados, as fabricantes e importadoras devem dar destinação final a cinco.

Para cada três pneus reformados importados, devem dar destinação a quatro. Agora, qual é a realidade? O que acontece de fato? Pegamos os dados oficiais de quanto os fabricantes e as importadoras deveriam ter comprovadamente dado destinação final adequada e, afinal de contas, quanto aconteceu. Ano a ano, de 2002 para 2007, vemos que, pela meta - aplicando a regra das resoluções Conama -, deveria ter sido comprovada a destinação final adequada para 2.665.000 toneladas de pneus, mas a efetivamente comprovada foi de 1.141.000 toneladas. Nesses seis anos, de 2002 a 2007, ficamos com um déficit de 1.141.000 toneladas.

Imaginando que um pneu possa pesar, em média, cinco quilos, uma tonelada tem duzentos pneus. Estamos falando de cerca de duzentos milhões de pneus que deixaram de ter comprovação de destinação final adequada como determinam as resoluções do Conama. Ou seja, não estamos conseguindo que a regra seja cumprida.

Essas importadoras e esses fabricantes foram multados e autuados por isso. Entre 2003 e 2004, apenas oito empresas fabricantes foram multadas em R$20.500.000,00. Em 2005, houve uma suspensão da exigibilidade dessas multas até o julgamento da presente ação. Entre 2003 e 2006, 51 empresas, localizadas em vários estados - São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio e Goiás -, foram multadas em R$16.934.000,00 por não cumprirem as metas das resoluções.

Qual é a situação concreta? Entre 1997 e 2007, em dez anos, em relação a pneus usados e importados, entraram no país 431 mil toneladas, ou seja, 86 milhões de pneus usados. Isso foi o que entrou em dez anos no país.

Ora, o pneu usado é um pré-lixo, e o ônus da destinação final é nosso. Para onde vai a maior parte dos pneus usados que não estão na destinação comprovada, admitida? Eles vão para os lixões e aterros sanitários, são queimados ao ar livre, convertem-se em piscinas do mosquito da dengue. Estamos assumindo um ônus que os países desenvolvidos, com muito mais meios tecnológicos, com mais capacidade científica e tecnológica, com uma indústria pujante, poderiam resolver: dar o exemplo resolvendo o seu próprio problema e nos ajudando a resolver o nosso. O que acontece é que eles não resolvem o dever de casa deles. Nós temos sérias dificuldades de resolver o nosso e estamos importando. Isso significa custo: custo para a saúde pública, custo de contaminação de áreas, custo das emissões atmosféricas que esses pneus, quando são queimados, emitem. No Rio de Janeiro, na Baixada Fluminense, é comum ver-se queima de lixo. Você vê nuvens de fumaça escura subindo e uma parte disso são pneus queimados.

Há fiscalização? Há, mas, como tudo, ela é difícil. Multas são aplicadas? São, e, muitas vezes, elas não são pagas.

Acho que esse é um dos raros casos em que, no caso do nosso governo, há unanimidade entre as diversas áreas: saúde, ciência e tecnologia, meio

ambiente e a própria indústria. Na realidade, temos o interesse de um grupo restrito de importadoras, que tem, claro, dentro da nossa legalidade jurídica, todo o direito de interpor todos os recursos, mas nem a indústria, nem o meio ambiente, nem a ciência e tecnologia e muito menos a saúde consideram que esse tipo de importação pré-lixo seja benéfico ao país.

A geração de empregos oriundos dessa atividade é restrita e naturalmente poderia ser utilizada com os nossos próprios pneus que não têm destinação adequada. Na falta dessa importação, seguramente aumentariam os meios e os canais de coleta dos nossos inservíveis, para serem utilizados para reforma e reaproveitamento.

Outro dado importante é que, dos pneus usados importados, cerca de 30% não podem sequer ser reformados, ou seja, nem é pré-lixo, é lixo direto. Convertem-se automaticamente em resíduos, por apresentarem uma série de defeitos de origem.

No caso da área ambiental, estamos tentando diminuir a geração de resíduos. Uma das nossas metas não é só dar a destinação final, é estimular, por meio de consórcios intermunicipais, aterros com novas técnicas e transformar lixo direto em energia - algo que já existe em outros países do mundo e que aqui ainda não existe.

Uma das nossas metas é mudar os padrões de consumo, o consumo consciente, o consumo de substâncias de produtos que durem mais tempo, que gerem menos resíduo. Importar algo não factível de ser reaproveitado mais de uma vez e que, ainda por cima, gera um rejeito não biodegradável que contamina o solo, o lençol freático, a atmosfera e o pulmão das pessoas parece não ser uma boa prática. Ela não tem economicidade, não tem sustentação ambiental, não tem sustentação sanitária.

Naturalmente que outros, muito melhor do que eu, hão de discutir a legalidade e a constitucionalidade. A nós, na nossa área, cabe mostrar o risco real. E o risco real, Excelentíssima Senhora Ministra e Senhores Ministros, é elevado. É elevado, e não há uma boa solução. E o que eles têm que cumprir eles não cumprem.

Pedimos que realmente seja levado em conta, no momento desse importante julgamento - ao qual essa audiência pública tenta trazer mais elementos -, que, para a realidade ambiental brasileira, essa importação é francamente nociva.

Muito obrigado!

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Agradeço a exposição do Senhor Ministro e passo à convocação de Welber Barral, que, juntamente com o Ministro, dividiu o tempo, também ainda no sentido da

exposição do grupo contrário à importação de pneus. Tem a palavra Sua Excelência.

O SENHOR WELBER BARRAL (SECRETÁRIO DE COMÉRCIO EXTERIOR DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO) - Excelentíssima Senhora Ministra Cármen Lúcia, Ministro Carlos Britto, Ministro Lewandowski.

A Secretaria de Comércio Exterior gostaria, em primeiro lugar, de cumprimentar esta Corte pelo debate democrático no que se refere a uma situação bastante complexa como a importação de pneus usados no Brasil. O que pretendo apresentar, muito rapidamente, são alguns dados sobre o perfil econômico dessa indústria em todo o mundo e alguns eventuais efeitos que a importação pode ter para o Brasil.

O que os senhores veem aqui é a evolução da importação nos últimos anos. Isso é o percentual de importação do Brasil em relação à produção de pneus novos. A evolução tem demonstrado que a margem histórica caiu a partir do final dos anos 1980, para subir a partir do início dos anos 2000, chegando a quase 20% da produção nacional. Hoje, depois de várias liminares cassadas, a importação de pneus usados ainda representa 12% da produção nacional. Um dado interessante é que, a cada um milhão de pneus importados, são perdidos, na indústria nacional da matéria, 430 postos de trabalho e 1.620 postos de trabalho indireto.

No que se refere aos principais importadores mundiais de pneus usados, outro dado importante, infelizmente, é a relevância que o Brasil tem adquirido nessa matéria. Em outras palavras, o Brasil hoje representa 30% da importação de pneus em todo o mundo. O Brasil já chegou a importar 50% dos pneus de todo o mundo. Nos últimos anos isso foi reduzido, mas ainda assim é um dado extremamente impressionante: 30% das importações mundiais - seguido pela Alemanha, que tem pouco mais de 8%. O Brasil, portanto, é o maior importador mundial de pneus usados e vem mantendo esse dado nos últimos anos.

Além disso, um outro dado, que vou explicar daqui a pouco, refere-se ao preço praticado pelo Brasil, quase dez vezes menor do que a média mundial.

Nesse total, ou seja, no comportamento desse mercado, o que se observa é que o Brasil, na importação, tem sido o grande depósito de pneus usados de todo o mundo. Na realidade, Senhores Ministros, esse cenário envolve um debate mais amplo: a destinação, pelos países desenvolvidos, de bens já utilizados. Isso tem uma implicação econômica extremamente importante no que se refere à existência de uma indústria local nos países de desenvolvimento médio, como é o Brasil. Há uma tentativa - não só nesse caso - de impor a exportação de produtos de segunda mão, com nível tecnológico mais baixo e com, evidentemente, efeito na produção nacional.

Os países desenvolvidos, então, despejam 27 milhões de pneus por ano. É bastante interessante que o Brasil é o único país do mundo que tem uma indústria nacional e é um importador líquido do resíduo. Em outras palavras, é verdade que existe importação e reexportação em todo o mundo; é verdade que países desenvolvidos também permitem a importação de pneus usados. Entretanto, nenhum desses países permite a criação de um passivo ambiental, a não ser o Brasil. O Brasil, como os senhores podem observar, é o único país que tem importação desses resíduos maior do que o volume das exportações.

Outro dado importante no que se refere a esse mercado é o impacto dos preços nas importações. Em outras palavras, por um estranho fenômeno comercial, o Brasil importa 1/10 dos preços praticados para pneus usados no mercado internacional. Isso levando em conta inclusive os valores de exportação nesses mercados. Em outras palavras, no que se refere às importações do Japão, o Brasil importa cada carcaça a $12,39, que ingressa no Brasil a $1,11; da Alemanha, por $8,00, que ingressa a $1,02.

Há uma tendência crescente de diminuição de preço de importações. Inclusive, nos últimos noventa dias, setenta e cinco licenças foram emitidas a preços abaixo de cinquenta centavos de dólar e, em três casos, a quinze centavos de dólar.

A prática de preços deprimidos tem impacto direto na arrecadação de tributo e, evidentemente, efeito nocivo na produção doméstica, tanto para fabricantes de pneus novos quanto para reformadores nacionais. Permite a concorrência desleal, com efeito visível no nível de emprego, na utilização da capacidade instalada e na lucratividade da empresa legalmente constituída.

No que se refere à divisão de dados nacionais, temos, hoje, 85% das exportações da Bélgica; 76%, da Itália; 54%, de Portugal; 47%, da Espanha; 28%, da França; e 16%, dos Estados Unidos, destinados ao Brasil.

O temor do Ministério do Desenvolvimento é que, hoje, a permanência das liminares possa, inclusive, reabrir mercados, como é o caso das exportações norte-americanas, destinando um valor maior ainda para o mercado brasileiro.

Hoje, temos 27 medidas concessivas de importações do Brasil, sendo que sete dessas medidas não têm limite quantitativo. Em junho de 2008, temos outras ações judiciais em curso. Essas ações judiciais em curso, que têm outras seis, que têm limite quantitativo, representam 6,7 milhões de pneus com autorização de importação.

Em conclusão, Senhores Ministros, o Brasil se tornou, e pode tornar-se mais ainda, um depósito mundial de pneus. Ele é responsável por 1/3 do

consumo mundial. Só para lembrar, a participação geral do Brasil nas importações mundiais é de 1%; em pneus usados, temos 30%.

A importação, por via judicial, inclusive com preços deprimidos, acarreta os reflexos que foram mostrados aos senhores. Na realidade, Ministra Cármen Lúcia, chamo a atenção desta Corte para várias análises possíveis nesse caso.

Em um primeiro nível, evidentemente, há o embate empresarial. O embate empresarial é marcado pelos interesses egoísticos, que são da natureza dos embates empresariais.

Em um segundo nível, está a discussão sobre os efeitos de uma decisão histórica da Organização Mundial do Comércio e a possibilidade de que o país possa fazer política pública, principalmente no que se refere a meio ambiente e saúde pública.

Um terceiro nível é o nível do interesse público. Como foi recordado pelo Ministro Carlos Minc, muitas vezes há dissonância no governo no que se refere sobretudo a comércio exterior. A Secretaria de Comércio Exterior tem-se debatido várias e várias vezes pela liberalização comercial. Entretanto, há interesses visíveis, não só no que se refere à indústria nacional, mas também no que se refere a saúde pública e a interesses ambientais, o que acabou gerando um consenso bastante positivo e bastante incomum dentro do Executivo brasileiro.

Um quarto nível de análise é o da política industrial. No que se refere à política industrial, como mencionamos, há uma tendência de despejar bens usados em países em desenvolvimento. Talvez isso se justifique em países de menor desenvolvimento do que o Brasil. No caso do Brasil, há uma tentativa de reagir a qualquer modelo que torne o país um depósito de bens inservíveis ou de bens que tenham tecnologia ultrapassada.

Para concluir, Ministra, a Senhora tem ao seu lado um Ministro que, além de grande constitucionalista, é também um poeta maior. O Ministro Carlos Britto, no poema Conselho, dizia que "Namore bem com a vida, faça tudo isso e prove da vida, como do néctar das flores prova o colibri, sem se perguntar se existe outro céu fora daqui".

O governo brasileiro acredita que não há outro céu além do Brasil. É no Brasil que temos que criar políticas públicas que reflitam não só o interesse do governo, mas também o interesse da sociedade brasileira.

Muito obrigado!

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Agradeço ao Doutor Welber Barral e convido, então, para fazer a sua exposição, o sexto expositor do dia, Doutor Emanuel Roberto de Nora Serra.

O SENHOR EMANUEL ROBERTO DE NORA SERRA - Excelentíssima Senhora Ministra-Presidente, Senhores eméritos Ministros deste

Pretório Excelso, demais componentes da mesa, antes de falar, pediria licença ao ilustre Ministro Carlos Minc, para minha honra, meu conterrâneo, para lembrar que São Tomás de Aquino dizia "eu detesto o pecado, mas eu amo o pecador". É do pecado do então ambientalista Carlos Minc que pretendo dizer alguma coisa, respeitando sua notória dignidade, sua conhecida lealdade em suas causas, sua honestidade de princípios. Às vezes, é também possível que a assessoria se engane e leve um grande ambientalista como ele ao equívoco. É possível também que costumeiramente - e é costumeiramente, sim, que digo - possa o Ibama se enganar.

Por exemplo, hoje pela manhã, todos assistimos vídeos de montanhas de pneus.

O Ibama é um órgão sério, é um órgão correto, mas se esqueceu de dizer que aquela montanha de pneus se localizava na Virgínia, Estados Unidos. Aquela montanha de pneus era de banda branca, que o Brasil não conhece - todos eles estão e podem ser reproduzidos agora e quando quiser o Ibama. Esqueceu-se de dizer que até o caminhão que transportava centenas e centenas de pneus tinha a placa dos Estados Unidos. Isso todo mundo viu. Se não me engano, a cidade da Virginia era Landfall, mas estava lá escrito: Virginia, Estados Unidos. Essas fotografias são conhecidas. Eu mesmo já as tive em mãos, trazidas pelo Ibama no passado, em uma ação civil pública que defendo em favor da Pneuback, no ilustre juízo da 10ª Vara Federal do Rio de Janeiro.

Mas eu queria dizer a Vossas Excelências que a Resolução Conama nº 258 é um primor de legislação. Talvez seja a lei mais magnífica que possa existir no mundo sobre preservação do meio ambiente. É o nosso Tratado de Kyoto. Se fosse um Tratado de Kyoto, todos os reformadores de pneus a ele aderiram, se pudesse falar assim. Mas a América, que tem 30% do PIB mundial, com seus dez, onze trilhões de receita anual, não aderiu a Kyoto, e nem vai aderir. O Japão, que talvez tenha quatro, cinco bilhões de produto interno bruto, também não aderiu.

No Brasil, voltando para a nossa querida província, nesse amado país, no nosso Kyoto menor, os detentores desse poder econômico que a América ostenta com vistas a não apresentar, a não aderir a Kyoto, *mutatis mutandis*, quem não adere são esses grandes realmente poluidores, a indústria fabricante de pneus novos. E não adere com ordem judicial.

O ilustre juízo da 9ª Vara Federal, sediado em Brasília, a partir de um agravo monocrático em cima de uma tutela antecipada, depois, em um julgamento plural, em nível de agravo regimental, manteve decisão segundo a qual as fábricas de pneus novos não precisam aplicar a 258. A 258 não é importante para as fábricas de pneus.

As fábricas de pneus novos produzem noventa por cento de tudo o que se tem aqui no Brasil - fora o exportado, que não diz respeito, e fora

também os pneus que vão rodando nos carros exportados (isso também eu não considero). Estamos falando que os remoldadores têm 9,1% de toda a frota nacional rodando. Os outros noventa por cento, praticamente, não precisam liberar um único pneu por essa decisão.

Isso é alguma coisa, esperteza das empresas e tal. Por que trazer isso à baila? É denuncismo? O que é isso? Não, talvez seja um princípio de isonomia.

Excelência, já fiz setenta anos. Em 1958 e 1959, meu amigo de faculdade, Humbertinho, hoje um grande ministro do STJ, e eu íamos para as sessões do Supremo Tribunal Federal, no Rio de Janeiro. Lá, ouvíamos e não entendíamos, quinze por cento do que diziam aquelas sumidades: Orozimbo Nonato, Hahnemann Guimarães, Nelson Hungria e Ary Franco. Era uma aula. Entretanto, Senhora Ministra, nunca vi ninguém falar o que a Senhora disse no início desta assentada: "isto é uma ação democrática judicial". Parabéns! Nunca ouvi falar isso. Nunca ouvi falar antes da audiência que Vossa Excelência, Senhor Ministro, promoveu, em relação à célula *mater*. Também nunca tinha ouvido falar na audiência pública que aqui se realiza com essa dignidade, com essa perfeição.

Sinto-me muito seguro para dizer a Vossas Excelências que não estou aqui em termos de denuncismo. O que me preocupa não é o fato de o ilustre juízo ter concedido. É grave porque ele disse expressamente, e o Tribunal Federal

da Primeira Região confirmou: "Vocês, empresas de pneus novos, não precisam atender às exigências da 258" - posso oferecer a Vossas Excelências, neste instante, memorial com a sentença e o acórdão da lavra da redatoria do Senhor Desembargador Federal Prudente.

Então não precisa atender - desde 2005 a ação existe, com efeito até retroativo. Por que que não precisava atender? Qual foi a causa eficientíssima dessa decisão? Não existe carcaça no Rio de Janeiro, em São Paulo, no Paraná, em Alagoas, em Recife, em qualquer lugar que se possa imaginar; não existem pneus possíveis para entregar à indústria nacional de novos pneus, com vistas à sua picadura, com vistas à obediência àquela regra de que, para quatro produzidos cinco são destruíveis de forma ambientalmente correta - cinco em cada quatro.

Se eu tenho esta ação, que permite aos fabricantes de pedidos novos - Goodyear, Michelin, Pirelli e companhia limitada - deixarem todos os pneus aqui, eles não precisam obedecer essa regra. Eles produzem milhões, noventa por cento do que a gente está pensando. Estamos falando aqui de ratinhos, nove por cento, e deixando noventa por cento para lá. Esses noventa por cento não têm possibilidade e têm autorização judicial para não darem aos pneus destinação, destruição perfeita.

O que tem a ver isso com o que quero dizer? A ADPF 101, que visa à preservação do meio ambiente, é posterior a essa decisão e elencou, no curso

de toda a discussão, só os remoldadores, só os reparadores. Mas por quê? Eu não entendo. Há aí um assunto constitucional de tamanha relevância: a isonomia, o tratamento de igual aos iguais. Não se pode desigualar os iguais. Por causa judicial, as indústrias de pneus novos não devem realmente destruir cinco em cada quatro que produzem? A nobre AGU não incluiu essa decisão entre aquelas objeto de verificação judicial? Isso não é possível. Não posso dizer nunca, porque não seria leviano, mas combato até quem diga que a ação tem um dirigismo em relação aos reparadores.

Se a ADPF não incluiu essa decisão, o assunto não é meio ambiente, o assunto é importação. E importação, em termos de preceitos fundamentais, é assunto menor. Preceito fundamental é meio ambiente. Se é meio ambiente, vamos incluir todos e vamos ver quem tem razão nas suas programações.

Gostaria muito de deixar evidenciado a esta nobilíssima Corte que os titulares de apenas nove por cento das importações ficaram presa fácil, por serem ratinhos, dessa ADPF 101, deixando as indústrias de pneumáticos novos a seu livre alvedrio, fazendo o que desejarem com os pneus que produzem, dispensadas de obedecerem a regra de cinco destruídos ambientalmente para quatro produzidos. Isso não é uma coisa, no mínimo, *fair*; no máximo, é contrária à isonomia.

Muito bem. O que quero dizer a Vossa Excelência, Senhor Ministro, a quem quero muito bem no meu constante anonimato em relação à sua relevância, é que os números aqui apresentados - até pelo Decex, quando falou que o Brasil tem 30% de importação - talvez sejam em pneus de automóveis. Mas essa não é a explicação mais completa que se poderia dar à Casa. A explicação mais correta seria o Decex dizer que nesses números estão peças de pneus, e não peso de pneus. Os Estados Unidos são os maiores compradores de carcaças para ônibus e caminhões, que pesa, cada um, várias, várias e várias vezes um pneu comum. Se for falar em peso, o dado, desculpem-me, não é completo. O Ibama não tem realmente grande controle daquilo que se passa pelo Decex. Se os números do Decex são verdadeiros em peças, há que preexistir nesses números a prévia destruição de pneus.

Tenho aqui, Senhores Ministros, o relatório completo, passado pelo Ministério do Meio Ambiente, através da [ininteligível], através da Petrobras, de como as empresas de remoldados, de recapagens e de recauchutagem têm realmente os números verdadeiros. O Senhor Ministro Carlos Minc recebeu uma relação de números. Não quero dizer que exista má-fé de ninguém, mas quero afirmar que os números que eles têm são aquém da realidade. Em face dessas liminares, passa-se pelo Ibama, passa-se pelo Decex, informado previamente, que não informa, quiçá, ao Ibama. No caso específico da empresa Pneuback, há todos

os certificados, com números muito mais elevados. Pelo contrário, nesse passivo ambiental, nós somos superavitários.

Devo dizer ainda mais uma coisa em se tratando de passivo ambiental. Na medida em que os fabricantes de pneus novos não têm obrigação de colaborar nesse passivo ambiental, e na medida em que a ADPF 101 disso não cuidou, gostaria de afirmar que cada vez que uma empresa como a Pneuback, como a BS Colway, como qualquer remoldador, recauchutador ou reparador, importa quatro e produz cinco, está-se livrando o meio ambiente de 25%, necessariamente. Se parar de importar, não livrará, porque os fabricantes de pneus novos, esses, sim, contribuem com cem por cento para carcaças inservíveis, porque não estão obrigados a apresentar à Petrobras, para petróleo, para cimento, para indústria e tal. Não estão obrigados!

Por isso, eminentes Senhores Ministros, tenho impressão de que a ADPF se afastou do verdadeiro preceito constitucional, da obrigatoriedade do meio ambiente, para ficar só na importação, que é matéria menor

Como curiosidade, o ilustre Senhor Chefe da AGU, hoje pela manhã, não querendo falar em matéria jurídica, acabou falando. Permita-me, Excelência, até pelo princípio da isonomia também, deixar evidenciado o seguinte - agora falo não como ambientalista, falo como advogado -: a Pneuback, no caso específico, tem sentença transitada em julgado. A AGU, simultaneamente, a elenca

entre as decisões que toma como inconstitucionais e propõe ação rescisória no Tribunal Regional Federal. As duas ações estão ocorrendo simultaneamente. Eu não saberia, do ponto de vista técnico-jurídico, falar em litispendência, em se tratando desta Corte. Esta Corte supera tudo. Mas, se me fosse dado esse tipo de possibilidade de máximo erro técnico, eu diria, nessas circunstâncias, que claro que existe uma litispendência. Lá, o Tribunal vai dizer que a sentença realmente é perfeita, e aqui vai dizer que é inconstitucional. Aqui vai dizer que é constitucional; e lá vai dizer que é inconstitucional e imperfeita. Haveria, então, permitido o erro técnico, essa invasão. Acho que, em face dessa empresa, eu teria sempre essa perplexidade.

Isso aconteceu quando a AGU resolveu exibir tacitamente que não estava muito forte na causa. E não estava muito forte na causa a partir de quando a ADPF 101 não envolveu de forma nenhuma a ação que permite a esses fabricantes de pneus novos ficarem dispensados de protegerem o meio ambiente. Não é essa a posição da AGU na proteção do meio ambiente! A proteção do meio ambiente é colocar todos, sem denuncismo!

O meu tempo está-se exaurindo. Peço desculpas a Vossa Excelência, mas tenho a benesse da super-idade. Se estivesse em qualquer cargo público, eu estaria na compulsória, portanto os que estão na compulsória são sempre compreendidos.

Muito obrigado a todos!

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Agradeço a participação do Doutor Emanuel e, na sequência também anteriormente apregoada, convido o Doutor Haroldo Bezerra para ocupar o púlpito e fazer sua exposição.

Tem a palavra Sua Excelência.

O SENHOR HAROLDO SÉRGIO DA SILVA BEZERRA (COORDENADOR DO CONTROLE DA DENGUE DO MINISTÉRIO DA SAÚDE) - Excelentíssima Presidente, Ministra Cármen Lúcia; Excelentíssimos Senhores Ministros, demais autoridades presentes, agradeço em nome do Ministério da Saúde a oportunidade de estar nesta Suprema Corte trazendo para todos a posição desse Ministério quanto à problemática dos pneus e a dengue.

Na minha apresentação, vou dar uma introdução sobre a situação mundial da dengue mundial e como estamos no país. Em seguida, vou explanar, tentar esclarecer, a relação de pneus com a transmissão de dengue e trazer alguns exemplos de como isso acontece.

Inicialmente, gostaria de salientar que a dengue não é um problema só do Brasil. É um problema mundial. A Organização Mundial de Saúde, em 2007, muito preocupada com esse problema, fez um alerta, do qual recortei alguns tópicos:

Dois bilhões e meio de pessoas vivem em áreas de risco de transmissão de dengue. Temos aproximadamente cem milhões de casos por ano: 400 mil desses casos são de febre hemorrágica da dengue, sua forma mais grave; e ela acontece em cem países de forma endêmica. Isso principalmente devido à distribuição do seu principal vetor, o Aedes Aegypti - vou falar bastante dele aqui.

Essas áreas estão nas áreas climáticas que mais propiciam a proliferação desse vetor, tanto pela disponibilidade de seus criadores quanto pelas condições ambientais de clima - isso envolve também os regimes de chuva e as temperaturas. Está na faixa do globo mais próxima do Equador. Na parte de baixo dessa lâmina, todos podem observar que encontramos o Aedes Aegypti em todo o Brasil, não há exceção. De norte a sul, temos focos do mosquito transmissor da dengue. Se pegarmos essa série histórica de dez anos, dá para ver claramente sua expansão, em um curto espaço de tempo, no território brasileiro. Isso põe em risco toda a população brasileira para a transmissão dessa doença.

Devo registrar que não temos transmissão autóctone de dengue hoje no país apenas em duas unidades federadas: Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Nas demais unidades federadas, temos casos autóctones de dengue. Gostaria de esclarecer que casos autóctones são aqueles em que a infecção se deu no local de residência da pessoa.

Para o enfrentamento dessa situação, o Ministério da Saúde e o governo brasileiro têm um programa que se chama Programa Nacional de Controle da Dengue. Ele está delineado, em seus fundamentos, nas lições do passado. Também devo registrar que as nossas lições, em sua grande maioria, são muito exitosas. Já conseguimos erradicar outros vetores. Infelizmente, no momento, não há viabilidade técnica para erradicar o Aedes Aegypti no país. Alguns fundamentos são a melhoria na qualidade do trabalho; a articulação com a atenção básica - hoje, o programa Saúde da Família abrange grandes áreas do território brasileiro -; instrumentos legais; harmonia com o meio ambiente para o controle de resíduos sólidos; acompanhamento e supervisão.

Esse programa tem, entre seus objetivos, primeiro, reduzir a infestação pelo Aedes Aegypti. Por quê? Porque infelizmente não temos uma vacina que possa proteger a população brasileira. Atualmente, a única forma existente de proteger a população é não termos o mosquito Aedes Aegypti. A dengue é um problema tão complexo que precisamos de dez componentes nesse programa para fazer frente a essa problemática. Esses componentes, senhores, não são hierarquizados. Eles têm mesmo peso dentro da constituição do programa. E do que estamos falando? Estamos falando de uma doença de alta morbidade em seus casos graves, que podem levar a óbito as pessoas.

O que determina a expansão da dengue no Brasil? Eu poderia até ir mais além um pouquinho: a expansão da dengue no mundo. Primeiro, o aumento da densidade populacional nas áreas urbanas propicia uma maior interação entre o vetor, a população-alvo e o vírus. Segundo, a heterogeneidade da oferta de água obriga populações a terem subsistemas de armazenamento - cito as caixas d'água e cisternas, que são muito comuns. Terceiro, o aumento da produção de lixo urbano com destino adequado - não vou ser repetitivo, já houve algumas lâminas hoje que mostraram a deposição de resíduos no ambiente. Por fim, temos condições favoráveis e rápidas para a dispersão do vetor e do vírus: transporte de pessoas para a disseminação do vírus - só para fazer uma ilustração, trinta e cinco mil pessoas viajam por mês de Manaus a Venezuela, visitam o Caribe; lá tem um vírus que não circula no Brasil, o dengue 4, portanto há o risco da introdução desse vírus trazido por essas pessoas - e o aumento da mobilidade das populações.

Para colocar a situação da dengue no país, tivemos, em 2005, decréscimo na transmissão nas regiões Norte e Nordeste e acréscimo nas demais. Em 2007, comparando com 2006, tivemos aumento em todas as regiões. Na região Sul, tivemos um aumento de mais de oitocentos por cento na transmissão de dengue. Para o ano de 2007 - dados até a semana epidemiológica 14, que compreende o período de janeiro a abril -, temos hoje um decréscimo da

transmissão de dengue, sendo esse decréscimo registrado nas regiões Sul e Centro-Oeste, e aumento nas demais regiões.

Temos três sorotipos circulantes: DENV-1, DENV-2, DENV-3. Sempre após a introdução de um vírus, há um aumento no gráfico, ou seja, a introdução de novos vírus encontra populações suscetíveis e provoca epidemias.

Como o DENV-1 foi precedido em um tempo muito curto para o DENV-2, não se vê muito bem isso, mas se vê bem no DENV-2 para o dengue V3. Na introdução deste, é possível ver as epidemias acontecendo. Outro agravante que a dengue traz é a quantidade de hospitalizações trazidas para o sistema de saúde brasileiro. Houve um decréscimo de 2002 para 2004, mas uma elevação em 2004 agora para 2007 - esses dados são fechados anualmente.

Quanto à febre hemorrágica da dengue, hoje estamos registrando 75 casos de óbitos, mas queria que pudesse ficar registrado que o Brasil tem, a partir dos anos 2000, feito um investimento muito forte na capacitação da rede de assistência para diminuição desses óbitos, o que não se verifica nas décadas passadas, quando se registram essas curvas com picos, que são aumentos dos óbitos durante esse período.

O que é mais importante atualmente na situação epidemiológica da dengue no país? Um resumo dos aspectos relevantes: 1) aumento nos casos graves - isso é notório para nós, estamos registrando realmente um aumento de

casos graves, apesar de haver uma diminuição na taxa de letalidade -; 2) maior proporção de isolamento do dengue 2, responsável pelas grandes epidemias do Rio de Janeiro, Ceará, Rio Grande do Norte e Mato Grosso; 3) aumento de incidência nas faixas etárias de menores de quinze anos. Esse último é um fato importante porque estamos muito semelhantes ao padrão epidemiológico que houve na Ásia nas décadas passadas. Ou seja, a dengue está acontecendo muito mais em crianças, o que aporta um ônus ainda maior ao sistema de saúde, porque é um tratamento muito mais especializado do que tratar adultos, tendo que ter pediatras e equipamentos para suporte a pacientes de menor idade.

Trinta e cinco por cento de uma população de 146 municípios considerados mais importantes para a transmissão de dengue estavam em uma faixa satisfatória quanto à presença do vetor. Em contraponto, tínhamos aproximadamente 31 milhões de pessoas que estavam ou vivendo na faixa de alerta ou de risco. Três e meio por cento dos depósitos positivos para Aedes Aegypti encontrados nessa região eram pneus infestados.

Os gastos federais que se dispendem nas ações de prevenção não são única e exclusivamente para ações de prevenção da dengue, mas sim para a área que trata disso. Estima-se que 70% desses gastos são para o controle da dengue. No último ano, foram gastos R$1,2 bilhões, não computados os gastos dos estados e municípios.

Qual a relação entre pneus e dengue? Acho que é o mais importante que vou falar aqui.

O Aedes Albopictus é uma espécie de Aedes que não existia no país, é um mosquito do sudeste asiático. Ele foi introduzido na década de 1980. Lá, ele é um importante vetor da dengue. No Brasil, ele não se demonstra como um importante vetor. Não temos ainda essa afirmação, mas muito provavelmente ele foi introduzido no país por intermédio de pneus importados.

Essa não é uma fala do Ministério da Saúde. Esse dado está corroborado nos trabalhos de Almério de Castro, professor da USP, publicados no Iesus, de 1998; e os estudos de Strada e Franco, publicados no boletim da Organização Pan-Americana de Saúde. Esses dados demonstram a possibilidade da introdução desse vetor no país por intermédio de pneus.

Pneus são considerados excelentes criadores para Aedes Aegypti. É um criador preferencial. Só para exemplificar, no passado, utilizávamos armadilhas para capturar Aedes Aegypti com segmentos de pneus. O ovo da fêmea do Aedes Aegypti tem capacidade de sobreviver por até um ano. A fêmea não deposita seus ovos diretamente na água, ela deposita na parede do depósito. Nesse depósito, mesmo seco, o ovo fica viável por até um ano - os trabalhos demonstram isso. Há grande possibilidade de, movendo esse objeto, no caso, pneus, levar esse mosquito de um lugar para o outro. Isso é plenamente viável, há muitos trabalhos

que demonstram a possibilidade dessa mobilidade, o que demonstra que a sua dispersão passiva tem muito mais importância. Além disso, poderemos estar importando pneus que podem estar trazendo cepas de mosquitos de melhor capacidade de transmissão da dengue ou resistentes a inseticidas que utilizamos atualmente no país.

Basicamente, o problema da dengue necessita de ações integradas. Uma única ação não resolveria o problema, porque teríamos uma série de outras que teríamos que estar adotando. Entretanto, o acréscimo de pneus ao país, com certeza, pode agravar em muito o problema da dengue.

O pneu, como primeiro criador, apareceu em 284 municípios, depois apareceu em 491 e foi cobrindo todo o país. Fazendo um comparativo com 2006, continuamos encontrando depósitos com Aedes Aegypti nessas áreas.

Para finalizar, como as secretarias de estado e as secretarias municipais, hoje, têm lidado com a problemática do pneu? Elas têm lidado com essa problemática fazendo ações, seja de cunho legal, seja de outras atividades, mas, em suma, o que as secretarias têm feito é o recolhimento desses pneus, levando para aterros que, muitas vezes, não são os mais indicados, mantendo-os lá, e levando para outros locais para serem picotados. Isso ainda acrescenta ao setor saúde os custos da utilização dessa mão de obra. Muitas vezes são agentes desviados, que não estão fazendo suas ações de áreas de visita, de divulgação das

ações de prevenção e controle, que têm que dar conta desse problema, por conta de o pneu se apresentar como importante depósito produtivo de Aedes Aegypti.

Aqui, gostaria de encerrar a minha apresentação.

Muito obrigado.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Agradeço a Vossa Senhoria e convido agora para fazer o que serão as duas últimas exposições desta audiência, em primeiro lugar, o Doutor Ricardo Alípio da Costa, que terá 15 minutos e, posteriormente, o Doutor Paulo Janissek.

O SENHOR ALÍPIO DA COSTA (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SEGMENTO DE REFORMA DE PNEUS) - Excelentíssima Ministra Cármen Lúcia, digníssima Relatora da ADPF 101, Excelentíssimo Ministro Ricardo Lewandowski, Senhor Procurador da República, Senhoras e Senhores.

O tema que me proponho a desmistificar, que se gerou durante muitos anos, é sobre o mito do lixo europeu.

Represento a Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus, fundada em 1985, que representa todo o segmento de reforma de pneus do Brasil, incluindo recapadores, recauchutadores, remoldadores e fabricantes de borracha para reforma. São 1.557 reformadoras e 18 fabricantes de borracha, representando 40 mil empregos diretos e mais de 160 mil indiretos. Proporciona uma economia de R$5,6 bilhões por ano ao setor de transportes. O setor de reformas

do Brasil é o segundo maior do mundo, só perdendo para os Estados Unidos. Talvez isso justifique os números um tanto quanto elevados na consideração do governo federal quanto ao volume de importação. Mas há bastante controvérsia, porque foi colocado no mesmo ensaio, em uma mesmo perspectiva, os pneus de automóveis e os pneus de caminhão e as realidades desses setores são totalmente distintas.

Com relação ao meio ambiente, devo destacar a economia de 57 litros de petróleo por pneu reformado de caminhão e ônibus e 17 litros por pneu de automóvel em relação à produção de cada pneu novo. Gera uma economia de 500 milhões de litros de petróleo por ano.

Vou tratar agora do mito criado pelo Ibama em relação a alegações coletadas dos documentos da ADPF e dos memoriais.

Afirma o Ibama que a comunidade europeia recicla apenas 25% dos pneus inservíveis que produz anualmente, que os resíduos de pneus não reciclados são armazenados em pilhas ou incinerados, que a incineração de pneus em fornos de cimento é perigosa, que os países incineram resíduos de pneus porque métodos de destinação final não são capazes de lidar com os volumes existentes, que a comunidade europeia enfrenta dificuldades na implantação de um processo de gestão de resíduos de pneus inteiros, que a comunidade viu nas exportações de

pneus usados uma forma de reduzir parte do seu passivo de resíduos de pneus e que os Estados Unidos enfrentam o mesmo tipo de problema.

Em função disso, constituímos um grupo de estudos e fomos pesquisar os sistemas de gestão ambiental de pneus inservíveis na Europa, Estados Unidos e no Japão. Visitamos empresas de reformas e reciclagem de pneus e respectivas associações. Na Europa, estivemos na Espanha, na Bélgica, na Alemanha e na Inglaterra. Fomos aos Estados Unidos, tivemos contato com o órgão do governo norte-americano dedicado ao mercado de pneus. No Japão, visitamos a Associação dos Reformadores e a JATMA, que é a Associação dos Fabricantes de Pneus Novos.

Em todos os países constatamos haver uma gestão ambiental dos pneus em todo o ciclo de vida, desde o pneu novo até o pneu inservível, que eles chamam de *end of life tire*, pneu em final de vida. Há conscientização, nos três blocos econômicos, sobre a valorização do pneu inservível. É uma falácia afirmar que eles exportam lixo para os países em desenvolvimento, porque não os consideram lixo, e sim um produto com alto valor agregado.

Estivemos na European Tyres and Road Manufacturing Association - ETRMA, com sede em Bruxelas, cuja missão é promover o correto gerenciamento econômico e ambiental de pneus em final de vida; obter responsabilidade do produtor com o sistema de financiamento; fornecer auxílio

necessário aos países membros da União Europeia para antecipar a implementação das provisões das diretrizes de descarte em aterros para os pneus em final de vida; conscientizar que o pneu em final de vida é um recurso que pode ser usado em uma grande variedade de aplicações; propor um gerenciamento para pneus que advenham de veículos em final de vida; e desenvolver procedimentos para assegurar que os pneus em final de vida não sejam exportados ilegalmente.

As empresas que mantêm essa associação na Europa são os próprios fabricantes de pneus novos, que criaram o sistema de gestão de pneus em final de vida, por meio dessa entidade, com o objetivo de valorizar o pneu em final de vida. Encontramos associações filiadas à ETRMA em toda a Europa.

Os senhores podem observar que todos os países europeus em azul são os que já implantaram o sistema e possuem uma regulamentação própria em seus respectivos governos. Os países em lilás, dos quais destaco Alemanha e Inglaterra, são considerados mercados livres, porém comprometidos com a destinação final, tanto que esses dois países são os que resolveram com maior eficiência a destinação final dos pneus inservíveis - Alemanha com 100% de êxito e Inglaterra com 93%. Em todos os outros países controlados ou monitorados pelo governo, o resultado foi um pouco inferior, ou seja, parece que, quanto menos intervenção estatal, há mais eficiência.

Aqui estão elencadas todas as associações, nos respectivos países, e as pessoas de contatos e endereços eletrônicos. Essa é uma outra questão que gostaria de enfatizar: senti um pouco a falta de fontes de pesquisa em todas, ou na maioria, das explanações, parecendo mais uma questão de foro íntimo, de opinião pessoal. Acho muito interessante que as partes procurem se ater às fontes de onde pesquisaram.

O sistema de tratamento de pneus inservíveis que encontramos na Espanha é uma empresa de reforma de pneus, onde eles coletam os pneus usados e separam os pneus para reforma dos pneus inservíveis. Eles vão triturando os pneus inservíveis até virar um pó muito fino para variadas aplicações: grama sintética, playgrounds, substituição do coque de petróleo por pneus inservíveis - muito eficiente e menos agressiva ao meio ambiente -, barreiras de contenção pluvial, muros antiavalanche e composição da malha asfáltica.

Essa é a valorização econômica que eles estão retirando do pneu inservível.

Também pesquisei a questão das respectivas legislações. Na Espanha, é interessante destacar o artigo 1º do Real Decreto nº 1.619/2005:

"Esse Real Decreto tem por objeto prevenir a geração de pneumáticos fora de uso, estabelecer o regime jurídico de sua produção e gestão e

fomentar, por esta ordem, sua redução, reutilização, reciclagem e outras formas de valorização".

A palavra "valorização" aparece em todas as legislações pesquisadas. Em Portugal é a mesma coisa, o sentido é exatamente o mesmo. Destaquei a palavra "valorização", que é valorização do pneu em final de vida.

É uma grande inverdade afirmar que a maneira de se desfazer do lixo é exportando para os países em desenvolvimento. Isso não é verdade. Eles estão explorando economicamente os pneus inservíveis por entenderem que nele há fonte de recurso natural e fonte alternativa de combustível. Essa é uma visão geral da ETRMA em relação à União Europeia, que já deu solução a 87% dos pneus inservíveis que produz. O Japão, a 88%, e os Estados Unidos, a 82%.

Há um sistema de gestão ambiental eficiente. Desde a diretiva sobre aterros, eles começaram a dar destinação. Observem que o volume das exportações - reuso e exportação; o reuso é a venda do pneu para ser reutilizado como usado mesmo dentro do bloco europeu - se mantém estável, elas não cresceram. Em contrapartida, a reciclagem de pneus e a recuperação energética cresceram de 1994 a 2006.

Nesse outro gráfico, a questão da recuperação energética, eles também demonstram a comparação da utilização do carvão tradicional, o coque de petróleo, com pneus inservíveis. Em vermelho é o impacto ambiental causado nas

caldeiras ou nos fornos de cimento e, em verde, a utilização do *End of Life Tyres* - ELT, que é pneus em final de vida, pneus inservíveis.

Em relação à realidade brasileira, a matriz de transporte é 70% modal rodoviário. O pneu é o segundo item de manutenção. A idade média da frota brasileira é de dezesseis anos e meio, enquanto no resto do mundo a idade média é de dez anos e meio, então é uma frota velha.

Temos um problema muito grave de frete baixo em decorrência da concorrência entre transportadores e motoristas autônomos. Existe uma sobrecarga de caminhões trafegando com excesso de peso. Talvez o dado mais relevante do porquê de não existirem pneus para serem reformados no Brasil seja a condição da malha viária. Como demonstra estudo feito pela Confederação Nacional de Transportes, dos 1,6 milhão de quilômetros que temos de malha viária, apenas 192 mil quilômetros são pavimentados. Desses 192 mil quilômetros pavimentados, 78% estão em situação precária ou ruim. Ou seja, dizer que pneu novo tem dois ciclos de vida, que o pneu reformado tem mais de um ciclo de vida, também é outra grande afirmação tendenciosa, não condizente com a realidade. Um pneu novo pode ter apenas um ciclo de vida dependendo do tamanho do buraco que ele encontra pela frente. Matéria da revista *Veja* demonstra a longevidade dos pneus novos. Observem, no Brasil, quanto dura o pneu novo, em função logicamente da condição das estradas brasileiras.

Vou aproveitar para fazer uso de uma pesquisa encomendada pela Anip ao IPT sobre pneus usados. Em 2004, eles fizeram uma pesquisa de mercado nas cinco regiões do Brasil - Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudoeste e Sul -, desde a oferta de pneus novos até o seu destino. O IPT contratou a Data Kirsten Pesquisa, Projetos e Projeções Ltda., que pesquisou junto a revendedores da Anip - borracheiros, sucateiros, laminadores e eco pontos.

O parecer do Ibama está juntado aos autos. Gostaria apenas de enfatizar, ao contrário do memorial utilizado pela AGU, que pegou uma empresa - a Mazola - de reciclagem de pneus, que presta serviço para a DPaschoal, revendedora da Goodyear, que é absolutamente tendenciosa a afirmação de que existem 30% de pneus disponíveis no Brasil.

Segundo o resultado final do parecer técnico do IPT sobre o quanto se tem disponível de pneus circulantes no Brasil, o total não são 40 milhões. São 18,5 milhões de pneus circulantes no Brasil. Existem, em uso ou para reforma, no Brasil, um milhão e 34 mil pneus por ano.

Para conseguir suspender uma ação judicial que ingressaram em Brasília, demonstraram que, em relação a 8 milhões e 200 mil pneus, é cultura do consumidor brasileiro, quando vai na revenda de pneus novos, levar para casa o pneu usado. Alegam nesse processo que a Anip não tem como obrigar o consumidor a entregar o pneu usado para que ela possa dar destinação. Três

milhões e 700 mil pneus estão em poder de sucateiros, que também, teoricamente ou na prática, não teriam condições de ter acesso nem à Anip nem aos reformadores. O restante são pneus inservíveis com destino conhecido ou desconhecido. O fato é que os números presentes nesse relatório revelam muito ao contrário do que foi dito até aqui. A ação judicial referida é da 9ª Vara Federal em Brasília.

Para finalizar, em relação ao mosquito da dengue, queria só dizer que o mosquito da dengue não escolhe pneus por data de fabricação ou por nacionalidade para depositar seus ovos.

Por fim, a partir de todos esses elementos de prova, sobretudo prova de efetivo dano ambiental - porque até agora o que se falou aqui é dano secundário (importar pneu que vai durar um ciclo de vida) -, não há uma prova cabal de que a importação cause o impacto. O que se falou é que, dependendo do uso do pneu, ele pode causar um impacto ambiental. Mas, no caso da importação - já foi dito, mas é importante que se diga novamente -, a cada quatro pneus para reforma, o importador tem que dar destinação final a cinco pneus inservíveis, senão o Ibama não defere a licença de importação. Essa destinação final também é monitorada pelo Ibama. As empresas de destinação final são fiscalizadas pelo Ibama, credenciadas, licenciadas e possuem licença ambiental.

Era isso, Ministra.

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Agradeço a Vossa Senhoria e convido o Doutor Paulo Janissek, último expositor desta tarde, desta audiência, para fazer sua apresentação. Terá dez minutos.

O SENHOR PAULO JANISSEK - Excelentíssima Senhora Ministra Cármen Lúcia, digna Relatora dessa audiência pública, demais Ministros presentes, Senhoras e Senhores.

Gostaria, Senhora Ministra, de parabenizar a iniciativa e agradecer a oportunidade de, como professor de mestrado de gestão ambiental da Universidade Positivo, falar sobre aspectos técnicos do coprocessamento de pneus. Vamos falar, então, do coprocessamento de pneus e do ciclo de vida e analisarmos riscos e vantagens desse processo.

O que é o coprocessamento? Nada mais é do que substituir matéria-prima ou energia em um processo que já existe, por isso o nome coprocessamento.

As alternativas viáveis para os pneus são o coprocessamento em fornos de cimento e processo de obtenção de óleo de xisto.

Considerando os pneus, todos sabemos que eles são a base do transporte e, por conta da crescente produção automotiva, têm uma grande relevância. Também sabemos e concordamos que têm uma grande estabilidade e não são degradados no meio ambiente. Porém, também existe uma grande

tecnologia envolvida no desenvolvimento. Esse atualmente é um produto sobre o qual muita pesquisa e desenvolvimento foi feito. Considerar que, após a sua utilização, ele seja lixo é desprezar toda a tecnologia, todo o investimento nesse produto de alta tecnologia.

O que são os pneus? Basicamente, são compostos orgânicos e inorgânicos. Os orgânicos, representados pela borracha, as fibras - borracha tanto natural como sintética -, o negro de fumo; e a parte inorgânica, representada pelo aço - no aço, estão os metais, dentre eles alguns metais pesados.

Porém, em qualquer material, mesmo o aço - nessa análise, a gente não poderia utilizar aço -, se fizermos uma análise de qualquer solo, de qualquer material, vamos encontrar traços de alguns elementos metálicos - em maior ou menor quantidade, dependendo do local onde estamos considerando e retirando esse material. O importante a se ressaltar não é se há ou não esses metais, mas sim a quantidade - muitos deles estão em formas de traços - e a biodisponibilidade. Estudos modernos, recentes e sérios em relação aos impactos e riscos ambientais levam em conta a biodisponibilidade. Não é porque ele esteja lá que irá fazer mal, depende da forma como ele está. Existem formas de metais que são estáveis.

Analisando rapidamente o ciclo de vida de um pneu, consideramos sua fabricação, utilização e final da vida útil. Considerar que, no final da vida útil, ele vá ser descartado é desprezar a energia e o material nele inseridos.

As alternativas de disposição que não o simples abandono são essas que já foram comentadas. Muitas delas não conseguem atender à demanda de produção de pneus inservíveis. São alternativas, digamos assim, não importantes e que não seriam consideradas.

Outras alternativas já foram inclusive citadas anteriormente, como a utilização em asfaltos. Existem trabalhos que reportam a utilização de pneus em recifes artificiais, em pisos, em reformas, mas o que estamos falando aqui - e é o foco da minha apresentação - é do coprocessamento.

Antes, falei da análise do ciclo de vida simples. Uma análise realmente séria de qualquer produto, do ciclo de vida de qualquer produto, desde a extração da matéria-prima até a utilização final, incluindo etapas de processamento e transporte, leva em conta a energia necessária - que seria o aporte -, a matéria-prima necessária e leva em conta - tendo em vista que o aproveitamento da energia e da matéria não é 100% eficiente - as emissões. Podemos fazer uma análise de todo o processo ou somente de uma determinada etapa desse processo, que vai desde a extração das matérias-primas até o final da vida de qualquer

produto. No caso dos pneus, estamos falando de alternativas para a disposição de pneus inservíveis.

Analisando com um pouco mais de detalhe, no reuso, temos a recuperação dos materiais. Na queima, incineração, seja em fornos, seja em incineradores, podemos ter - nem sempre acontece - a recuperação de energia.

No entanto, no coprocessamento, temos uma vantagem adicional que é utilizarmos e recuperarmos a energia e a matéria-prima contida nesse pneu.

Analisando o processo de produção do cimento, temos a extração da matéria-prima. O aspecto mais importante é o meio, onde ocorre a sinterização em altíssimas temperaturas - acima de 1.400 graus centígrados -, onde toda matéria orgânica é destruída.

Por que esse processo é importante para o tratamento de resíduos? Exatamente por conta das altas temperaturas no forno e do alto tempo de residência em um forno de cimento. Se alguém já visualizou, já visitou uma fábrica de cimento, sabe que esse é um forno rotatório, horizontal, com uma certa inclinação, e que, pelo seu processo, permite um alto tempo de residência desses materiais no forno. Na utilização dos pneus, o que acontece? Ocorre o processamento tanto da matéria orgânica quanto da matéria inorgânica. Alguns costumam afirmar que ocorre a destruição de resíduos, que é um processo

importante para a destruição de resíduos. Na verdade, a gente precisa analisar isso com certo cuidado.

Existem algumas máximas. Por exemplo, os economistas dizem que não existe almoço grátis. Os químicos dizem, já aplicando o velho conceito do respeitado químico Lavoisier, que nada se cria, nada se perde, tudo se transforma. No que são transformados então os componentes do pneu? Eles são a matéria orgânica queimada para obtenção de energia. A matéria inorgânica não destruída nesse processo pela sua alta resistência é transformada em material inerte e incorporada ao produto final, ou seja, é incorporada ao cimento. Testes de laboratório tem um rígido controle e sabem exatamente, antes de fazer o processamento, analisando qualquer tipo de resíduo, a porcentagem correta necessária para a incorporação ao processo a ser coprocessada, para que não comprometa a qualidade final do produto.

No processo do xisto - rocha betuminosa extraída a céu aberto, que entra na retorta, onde é processada -, existe a possibilidade desse processamento junto com os pneus. Diferentemente do cimento, onde o pneu pode ser inserido inteiro, aqui ele precisa ser picado, ser reduzido a pedaços menores. Da saída desse processo, o que temos? A parte inorgânica vai para a siderúrgica. Da parte orgânica, recuperamos óleo, água, gás e um resíduo inerte que pode, junto com a retorta do xisto, ser depositado novamente na mina onde foi extraído o

material, ser colocado em pisos ou cerâmicas ou utilizado em alguns processos de incineração.

Esse processo é tão importante que, desde o início da operação, já reciclou nove milhões de pneus e tem uma capacidade, não utilizada, de coprocessar, na extração do xisto, até 27 milhões de pneus por ano. Essa indústria tem licenças ambientais e ganhou, inclusive, um prêmio de expressão ecológica, exatamente com a reciclagem dos pneus.

Sempre se fala de riscos ambientais no tratamento de resíduos e isso é uma coisa que a gente precisa analisar. Falei que ia falar dos riscos ambientais. Existem riscos por conta de perdas e vazamentos na manipulação e no transporte. Se não forem tomados cuidados, existe, por conta dos resíduos perigosos, a contaminação dos trabalhadores. Muitas vezes, existe falta de controle e de legislação específica para alguns resíduos em que não há capacidade suficiente de tratamento, existe a destruição incompleta. Existe também, sempre que você vai destruir no processo de queima, a emissão de gases de efeito estufa.

No caso do coprocessamento, quais são as vantagens? No transporte e manipulação não ocorrem perdas. Se compararmos com o transporte de um resíduo líquido, seria muito improvável ocorrer vazamento de um pneu. É fácil de controlar, uma vez que não dá para fabricar pneus no porão da sua casa por muito tempo. Uma fábrica de pneus é algo que todo mundo sabe onde está. Existe

uma legislação específica - acho que não preciso falar aqui, porque foram citadas todas as resoluções e legislações específicas pertinentes. Vimos, pela capacidade, que só em Curitiba, com a fábrica de cimento, e em São Mateus do Sul, com o processo do xisto, temos capacidade para absorver praticamente todos os resíduos, todos os pneus da região.

A transformação, como já vimos, é completa. Nos casos em que não é destruída, mas transformada em material inerte, os gases emitidos são captados por filtros - esses processos são controlados e existe legislação ambiental nas duas unidades de processamento.

Fica ainda o aspecto da emissão dos gases de efeito estufa. No entanto, devemos contar que esses processos existem e, para a obtenção de energia, tanto na obtenção do cimento quanto no processamento do xisto, temos a extração de petróleo, que é uma fonte exógena, está no interior da terra, e vai gerar carbono, contribuindo para o efeito estufa. Ao coprocessarmos esses pneus, estamos deixando de extrair, economizando ou diminuindo a utilização de petróleo. Estamos, portanto, economizando energia e reciclando um carbono que já estava no processo, que já estava no ambiente. Isso tudo permite que, inclusive, possam ser solicitados créditos de carbono.

Senhoras e Senhores, Senhora Ministra, o que quis mostrar aqui rapidamente, em função do tempo – agradeço sua especial deferência -, foi que

existe capacidade de processamento, que o pneu não pode ser considerado lixo; que ele não pode ser considerado um resíduo perigoso - em nenhum manual de nenhum automóvel você tem que, para trocar um pneu, precise utilizar luvas ou máscaras -, mesmo que utilizado por muito tempo; e que existem, sim, alternativas para o seu processamento ao final da vida útil.

Muito obrigado!

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Agradeço a Vossa Senhoria e, para dar cumprimento ao art. 103, § 1º, da Constituição, passo a palavra ao Subprocurador que nos assiste nesta audiência pública, Doutor Mário Gisi.

O SENHOR MÁRIO JOSÉ GISI (PROCURADORIA-GERAL DA REPÚBLICA) - Cumprimentando a todos, queria, de início, parabenizar a Ministra Cármen Lúcia pela iniciativa. Uma questão dessa natureza trazida para o debate público, de fato, enriquece o conhecimento da matéria, especialmente tratando-se de tema que já estamos lidando há pelo menos 15 anos - que eu me lembre, puxando da memória questões da primeira instância em que essa matéria vinha reiteradamente sendo trazida à Justiça, por causa dos questionamentos que hoje estão aqui.

Vejo que também é importante salientar a iniciativa do governo federal nessa matéria. Uma questão que precisa ser registrada é exatamente a

convergência de opiniões dentro do governo federal. Digo porque é uma raridade acontecer isso, especialmente na questão ambiental. Temos visto que tem havido no governo federal preponderância absoluta da questão econômica em detrimento da questão ambiental. Podemos verificar isso muito claramente, por exemplo, pela sequência de usinas hidrelétricas que estão sendo feitas, sem nenhum cuidado na questão dos zoneamentos, na questão do ordenamento territorial. Na verdade, parcela do governo federal voltada justamente para o crescimento econômico não quer esse ordenamento territorial, não quer esse tipo de atitude, que dê transparência maior às ações que envolvam o conjunto de atividades próprias do Poder Executivo, para que se permita com mais facilidade a inserção do componente econômico, que é preponderante.

Quero enfatizar que essa é uma questão que merece ser dita: a propositura dessa ação mostra, de fato, uma unissonância, no sentido de a proibição da importação de pneus ser matéria à qual diversos ministérios têm-se posicionado favoravelmente. Não podemos deixar de valorar esse esforço significativo na questão da saúde, na questão do comércio exterior. O próprio Ministério do Desenvolvimento se encontra presente aqui. De fato, isso nos deixa bastante impressionados.

Também gostaria de dizer que, na nossa compreensão, a questão envolve um princípio: cada um deve ser responsável pelo lixo que produz.

Essa luta se trava no Brasil a partir da responsabilização daqueles que utilizam, por exemplo, garrafas pet, pneus, como foi trazido aqui, pilhas de baterias, embalagens de agrotóxicos. Enfim, a regra há de se estender e é o que se busca para todos aqueles cujos produtos impliquem resíduos que prejudiquem o meio ambiente.

Se formos observar o que vem por trás de uma eventual abertura dessas importações de destinação para reuso em países menos desenvolvidos, a quebra desse princípio implica possibilidades ilimitadas, que sempre estão necessitando, de alguma forma, de algum apoio ou ganho financeiro, dadas as aflições sociais que se vivem nos países do terceiro mundo. Aflições essas que, aliviadas em um primeiro momento, projetam um futuro grave e possivelmente de insuperável situação ambiental, dada a falta de condições dessas populações para o posterior gerenciamento dessas consequências.

É possível pensarmos, a partir dessa premissa, de que os lixos plásticos, em geral, também podem vir a trazer benefícios de idêntica natureza. Inclusive o lixo atômico, por que não? Temos amplas áreas no território e certamente iremos beneficiar muita gente com o dinheiro que ganharíamos vendendo espaços e áreas para abrigarmos o lixo de países do primeiro mundo, que certamente vão ter muita alegria em pagar para recebermos esse material, para

gerarmos alguns empregos e algumas possibilidades de melhoria para o povo menos prestigiado desse país.

Temos diversas atividades reivindicadas para serem toleradas no Brasil sob o argumento da necessidade. O descaminho é uma delas. Como trabalhei no Paraná, lembro a luta de muitas pessoas, de fato, carentes, que tinham no descaminho do material que vinha de Foz do Iguaçu uma forma de vida, de vender, de sobreviver. Infelizmente, teve que ser coibida diante do contexto no qual se posicionou o Brasil a respeito. Da mesma forma, vemos o drama dos países andinos, que precisam banir a produção de coca, embora seja uma das principais fontes de renda desses países. E é da população, e não de conglomerados mais poderosos economicamente.

Também gostaria de lembrar o que dizem os princípios gerais da atividade econômica - embora indiretamente também contemplados na pretensão trazida a Vossas Excelências -, o art. 170 da Constituição, que trata da ordem econômica:

> "Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:"

Elenca exatamente, na ordem econômica:

> "(...) a defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação."

Também gostaria de registrar que o interesse do Estado do Paraná, ao ser representado por seu presidente do órgão ambiental, é, mais do que tudo, econômico. No fundo, quer garantir, além do emprego, o recolhimento do respectivo ICMS dessa indústria de remoldagem, forte naquele Estado. Diz ele que dioxinas e furanos também são produzidos no churrasco que ele faz e que a queima de pneus ou qualquer outra coisa nos fornos é a mesma coisa. De fato, fico um pouco preocupado com a afirmação trazida. Nossos analistas periciais da Quarta Câmara do Ministério Público Federal trazem claramente que a queima desse tipo de produto produz gases tóxicos e que esses altos fornos não têm capacidade nem filtros suficientes para absorver completamente as emissões que produzem.

Finalmente, a posição firmada pelo presidente do Instituto Ambiental do Paraná não encontra respaldo no país. Todos os órgãos estaduais de meio ambiente estão representados no Conama, e foi justamente o Conama que produziu regra com validade de lei contrária à importação de pneus.

O assoreamento de rios por pneus usados é uma realidade; a emissão de gases na queima de pneus usados é uma realidade; a proliferação da dengue é uma realidade. Os altos lucros decorrentes da importação de pneus usados e os artifícios ilícitos para a introdução no país de tais produtos, inclusive para se eximir de tributos respectivos, também são uma realidade.

Estamos falando de necessidades ilimitadas para recursos limitados. Nós, seres humanos, sempre gritamos para dar mais um passo nessa briga, que tem como principal vítima o meio ambiente, sem nos darmos conta que estamos afundando juntos pela deterioração sistemática e acelerada do nosso patrimônio ambiental

Era isso, Excelência. Desculpe a minha ênfase. Obrigado!

A SENHORA MINISTRA CÁRMEN LÚCIA (RELATORA) - Senhoras e Senhores, quero agradecer, em primeiro lugar, ao Presidente do Supremo Tribunal, o Ministro Gilmar Mendes, que abriu esta audiência; não pôde permanecer, conforme esclareceu, em razão de outros compromissos, mas deu todo o apoio para que ela pudesse se realizar. Agradeço também aos meus Colegas, e vou fazer um agradecimento especial ao Ministro Carlos Britto, que teve de sair porque foi chamado por uma emergência, e ao Ministro Ricardo Lewandowski, sempre presente em todos os eventos de importância. Os outros não puderam estar em razão do acúmulo de serviços que nos assoberba. Agradeço de forma muito especial aos senhores expositores, que trouxeram a este Supremo Tribunal Federal informações, conhecimentos, esclarecimentos, que certamente muito nos ajudarão para que a tomada de decisão sobre este caso venha a se dar exatamente a partir do conhecimento técnico que Vossas Senhorias tiveram a gentileza de trazer,

contribuindo para que realmente pudéssemos tentar realizar a Justiça como queremos realizar, segundo este padrão de informação técnica.

Este processo tem já dezesseis volumes, só para se saber a quantidade de elementos já formalizados. A partir desta audiência, é a primeira vez que o Supremo está tentando disponibilizar todos os dados. Estão no sítio do Supremo todas as informações, todas as petições. Estamos, portanto, caminhando no sentido de virtualizar todos os documentos, para que as petições, as informações, os memoriais, fiquem disponíveis a qualquer cidadão brasileiro.

Gostaria de explicar, para ficar claro, o processamento daqui para frente da arguição de descumprimento.

Houve o pedido de informações que determinei aos requeridos. Chegando essas informações, estes autos serão encaminhados à Procuradoria-Geral da República para o seu parecer. Voltando-me os autos, em razão da relevância do tema, darei prioridade para elaborar meu relatório e levar ao Plenário, para que nós, os onze ministros, juntos, decidamos de forma definitiva sobre este caso, sobre esta matéria.

Queria agradecer, portanto, de forma especial, a todos os que, como disse ao início, aceitaram o convite do Supremo para nos ajudar a tentar fazer Justiça neste caso concreto.

Queria lembrar ao final que, há quase vinte anos, na tarde de 5 de outubro de 1988, o presidente da Assembleia Nacional Constituinte, no ato da promulgação da Constituição, disse, entre outras coisas - ficou muito conhecida essa como a Constituição Cidadã -, que essa é a Constituição Coragem. Dizia:

"Porque ela andou, imaginou, inovou, ousou, ouviu, viu, destroçou *tabus*, tomou partido dos que só se salvam pela lei. A Constituição durará com a democracia, e só com a democracia sobrevivem para o povo a dignidade, a liberdade e a justiça."

O papel deste Supremo Tribunal que hoje compomos é exatamente dar cumprimento, para fazer durar essa Constituição e, com ela, a democracia brasileira, para que todos nós, cidadãos, cada um de nós, cidadãos brasileiros, possamos ir dormir certos de que somos guardados na nossa dignidade, na nossa liberdade, na nossa justiça.

É exatamente isso que estamos tentando fazer e que o Supremo, com audiências como esta, está tentando cumprir - pelo menos nós, que hoje compomos o Supremo, como outros que vieram antes de nós, como quem vier depois. Tentemos garantir a cada um dos brasileiros a certeza do nosso melhor serviço, para que a Justiça seja cumprida.

Agradeço a todos e declaro encerrada esta audiência.

Muito obrigada!

****