



SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE RECICLAGEM DE VEÍCULOS E RENOVAÇÃO DE FROTA

As Experiências Internacionais e os Desafios Brasileiros

PALAVRA DO PRESIDENTE

A implantação de um programa de renovação de frota e reciclagem de caminhões no Brasil depende da participação ativa do governo, em articulação com o setor privado. Um programa como esse precisa também de vários setores da economia. É necessário criar estímulos fiscais e incentivar o estabelecimento de uma cadeia produtiva voltada para o maior reaproveitamento dos resíduos.



A CNT, preocupada com o problema que afeta tanto empresas de transportes quanto os caminhoneiros autônomos, apresentou em 2009 ao governo federal o RenovAR – Plano Nacional de Renovação de Frota de Caminhões. Este plano foi desenvolvido no âmbito do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte.

Atualmente, há no Brasil um cenário favorável para a implantação da proposta, pois em agosto foi aprovada a Política Nacional de Resíduos Sólidos, e todos os setores terão de discutir o que fazer com seus resíduos.


Com a realização do Seminário Internacional sobre Reciclagem de Veículos e Renovação de Frota, a Confederação reforça mais uma vez a preocupação para que o assunto seja colocado na mesa de discussão e o problema possa ser solucionado.

Clésio Andrade
Presidente da CNT
Presidente do Conselho Nacional do SEST SENAT

SUMÁRIO

	Página
Apresentação	07
Instituições participantes	09
RenovAR - Plano Nacional de Renovação de Frota de Caminhões	11
Experiência na Espanha	13
Experiência na Argentina	15
Experiência no México	17
O projeto de reciclagem no Brasil	19
Aproveitamento da sucata para fabricação de aço no Brasil	21
Debates	23
Depoimentos	25
Conclusão	27
Despoluir - Programa Ambiental do Transporte	29

APRESENTAÇÃO

 Brasil tem uma frota de veículos, especialmente de caminhões, com idade avançada, que gera problemas ambientais, econômicos e sociais. O assunto foi tema do Seminário Internacional sobre Reciclagem de Veículos e Renovação de Frota, realizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) no dia 12 agosto, em sua sede, em Brasília.

Os resultados das discussões estão reunidos neste documento, que expõe experiências internacionais e os desafios brasileiros para a implantação de um programa que permita a substituição dos veículos e a destinação ambientalmente adequada para a sucata e outros materiais.

Quase metade dos caminhões (45%) no Brasil tem mais de 20 anos. São cerca de 600 mil veículos, contribuindo para o aumento das emissões de poluentes, para o maior consumo de combustível, acidentes e congestionamentos. Também há impactos na eficiência logística e nos custos do transporte.

Durante o seminário, setor privado, órgãos governamentais e representantes de outros países identificaram entraves e apontaram medidas. Os 169 participantes de 94 instituições conheceram a experiência do México, onde o governo fornece incentivos para a renovação. Espanha e Argentina mostraram o que a iniciativa privada tem feito sobre a reciclagem e a ação do governo no estabelecimento de legislações.

Uma comissão, coordenada pela CNT, dará continuidade às discussões. Conheça neste documento as diretrizes já levantadas, inclusive o consenso de que o país precisa de um programa, devido aos impactos negativos da idade avançada da frota e à percepção de que a reciclagem é um bom negócio sob o ponto de vista econômico.





INSTITUIÇÕES PARTICIPANTES

Abcam – Associação Brasileira dos Caminhoneiros //
ABDI – Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial // Abla – Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis // ABTC – Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga // AEA – Associação Brasileira de Engenharia Automotiva // Anfavea – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores // ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis // ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários // ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres // Auxiliar Transportes e Fretamento LTDA // Banco do Brasil // Banco Mundial // Botafogo Transportes // CEFET – Centro Federal de Educação Tecnológica // Central de Leilões // Central Offices // Cesvi Argentina – Centro de Estudos Automotivos // Cesvi Brasil – Centro de Estudos Automotivos // Cesvimap – Centro de Experimentación y Seguridad Vial Mapfre, S.A // Cetesb – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo // CNSeg – Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais // Conetsoft // Cooperreansc – Cooperativa dos Transportadores Autônomos de Cargas de São Carlos // Correios // Denatran – Departamento Nacional de Trânsito // Detran – Departamento Estadual de Trânsito // DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes // Eccox – Tecnologia e Soluções Ambientais // Ecofrotas // Editora Frota Ltda. // Eficiência Assessoria // Exposucata – Feira e Congresso de Negócios da Indústria da Reciclagem // Fatecsp – Faculdade de Tecnologia de São Paulo // Fenabreve – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores // Fenatac – Federação Interestadual das Empresas de Transportes de Carga // Fenseg – Federação Nacional de Seguros Gerais // Fepasc – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina // Fetcemg – Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais // Fetram – Federação das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Minas Gerais // Fetramar – Federação das Empresas de Transporte Rodoviário

de Passageiros dos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia // Fetrancec – Federação das Empresas de Transportes de Cargas Logística do Estado de Santa Catarina // Festransportes – Federação das Empresas de Transportes // Fetrasul – Federação dos Trabalhadores na Agricultura Familiar da Região Sul // Fetronor – Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste // Fiat Brasil // Fiemg – Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais // Forner Advogados // Fresp – Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo // Gerdau // Getran – Gerência Executiva do Trânsito // Governo do México // IABR – Instituto Aço Brasil // Ibama – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente // Iema – Instituto Estadual de Meio Ambiente // Instituto Brasileiro Veicular // Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada // Jica Brasil // JR Diesel // Mercedes Benz // Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior // Ministério da Saúde // Ministério das Cidades // Ministério do Meio Ambiente // Ministério de Minas e Energia // MMC Automotores do Brasil // NTC & Logística – Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística // Petrobras // Prac – Programa de Responsabilidade Ambiental Compartilhada // Prefeitura de Belo Horizonte // Protege Seguros // Rede Amazônica // Rede Vida // RFR Reciclagem // Scania // SEST – Serviço Social do Transporte // Senat – Serviço Nacional do Transporte // Sindicam PA – Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens e Passageiros // Sindnesfa – Sindicato do Comércio Atacadista de Sucata Ferrosa e Não Ferrosa do Estado de São Paulo // Sindpeças – Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores // SOS Clima Terra // SPA Auto // Stopelog – Serviços Técnicos e Operacionais em Pátio e Logística // Toyota do Brasil // Universidade de Brasília // Unicam – União Nacional Dos Caminhoneiros // Usiminas – Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S/A // Vian – Viação Anapolina // Volkswagen // Volvo



RENOVAR

PLANO NACIONAL DE RENOVAÇÃO DE FROTA DE CAMINHÕES



Conciliar mecanismos econômicos, financeiros e fiscais, melhorando o acesso ao crédito enquanto proporciona a melhoria da qualidade do ar, a redução de emissões de gases estufa e a destinação ambientalmente adequada para os caminhões antigos. Esta é a essência do RenovAR – Plano de Renovação de Frota de Caminhões – proposto pela CNT e entregue ao governo em 2009. A proposta, que leva em conta o cenário brasileiro para mudança do clima, consolida uma contribuição do setor de transporte no esforço global para a redução dos Gases de Efeito Estufa (GEEs).

O RenovAR foi um dos pontos destacados durante o Seminário Internacional sobre Reciclagem de Veículos e Renovação de Frota.

De acordo com levantamento feito pela CNT, a partir de dados disponíveis na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a idade média

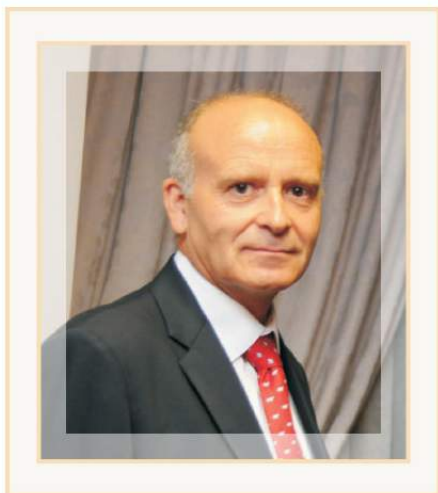
da frota das empresas é de 11 anos, enquanto os veículos de propriedade de caminhoneiros autônomos têm, em média, 23 anos. A proposta da Confederação é fazer a retirada gradual dos veículos antigos de circulação. Para que a idade efetiva comece a cair, o RenovAR sugere a retirada anual de 50 mil caminhões com mais de 30 anos.

Em 2009, o Brasil contava com mais de 600 mil caminhões em circulação com mais de 20 anos de uso. Se considerados os caminhões com mais de 30 anos de uso, somavam quase 270 mil veículos. Cerca de 88% deles pertenciam a autônomos, que têm maior dificuldade de aquisição de novos veículos.

A retirada desses caminhões é necessária não apenas para evitar o uso de veículos obsoletos, em más condições de circulação e emitindo elevados níveis de poluentes, como também para reduzir custos, acidentes e gastos com os sistemas de saúde e previdenciário no país.■







Ignácio Juárez

Gerente do Centro de Experimentación y Seguridad Vial Mapfre

Tratar para reaproveitar. Com essa filosofia, o Centro de Experimentación y Seguridad Vial da seguradora Mapfre (CesviMap), na Espanha, abriu um Centro Autorizado de Tratamento (CAT). Os espaços, licenciados pelo governo, são responsáveis por todas as fases de tratamento de veículos para a posterior reutilização.

Graduado em Ciência da Informação pela Universidade Complutense, em Madri, Ignácio Juárez Pérez ocupou cargo de direção em entidade seguradora e nos departamentos de Publicações, Formação, Comunicação e Expansão Internacional do CesviMap, onde hoje é gerente. Durante o seminário, ele detalhou o processo de reciclagem de veículos na Espanha.

A reciclagem de veículos na Espanha começou a ser regulamentada em 2000, com a publicação de uma norma do Parlamento Europeu e do Conselho da União Européia que definia medidas de encaminhamento dos veículos em fim de vida

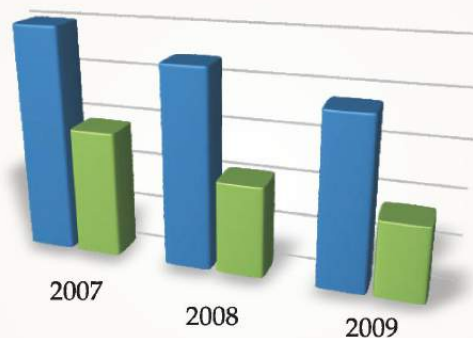
(VFV). As leis para o funcionamento das unidades de reaproveitamento das peças foram publicadas em 2002, acompanhadas pela formatação do Plano Nacional de Veículos ao Final da Vida Útil.

O sistema consiste no recolhimento de carros abandonados e inutilizados, seja por motivos mecânicos ou em decorrência de acidentes. A primeira ação foi zerar o número de veículos abandonados das ruas, cuja lataria era degradada pelo tempo e os fluidos, tóxicos, espalhados pela chuva.

A lei se estende às montadoras, que devem limitar o uso de substâncias poluentes nos veículos e proporcionar um design que facilite a desmontagem. Elas também são responsáveis pela descontaminação, que pode ser repassada para os CATs por meio de acordos. Conforme a regulamentação, 85% do veículo deve ser reciclável. A meta é que, até 2015, o percentual suba para 95%.

“A única atuação do governo é no controle das instalações dos centros para que eles cumpram as

INDÚSTRIA AUTOMOTIVA NA ESPANHA (total de veículos)



Fonte: ACEA/UE

	2007	2008	2009
Fabricados	2.889.703	2.541.644	2.170.078
Vendidos	1.614.832	1.161.176	952.772

normas e realizem a descontaminação dos veículos com os materiais adequados, conforme estabelece a lei”, explicou o palestrante. Em consequência da lei que instituiu a reciclagem veicular, o número de desmanches ilegais, que antes somavam cerca de três mil unidades clandestinas, caiu para 955.

Segundo a lei, o proprietário deve encaminhar o VFV aos centros de tratamento, onde obtém um certificado de despoluição que permite a retirada do automóvel do registro oficial. Devidamente tratado, o veículo passa da categoria de “resíduo urbano perigoso” a resíduo inerte.

Em 2008, 748 mil veículos foram retirados de circulação na Espanha. Eles são encaminhados aos CATs, que hoje somam 950 unidades espalhadas por todo o país.

Ignácio Juárez explicou que o trabalho do CAT mantido pelo CesviMap vai desde a recepção dos carros classificados pelas companhias de seguros como casos de perda total, após acidentes, até a desmontagem, venda de peças e envio dos resíduos para reciclagem e destinação adequada. Depois de retirados todos os itens aproveitáveis, o centro emite o certificado de despoluição do veículo.

O foco do CAT do CesviMap é o reaproveitamento das peças. A partir de um abrangente sistema de tecnologia da informação, elas são cadastradas e recolocadas no mercado com certificado de garantia. Atualmente, o centro do CesviMap tratam três mil veículos por ano.

MERCADO EM ALTA

A produção de veículos na Espanha segue em queda nos últimos anos. Em 2007, foram



fabricados aproximadamente 2,89 milhões de unidades. Dois anos depois, o número caiu para 2,17 milhões. Nem todos os veículos são vendidos no país, e parte deles é exportada. No ano passado, o consumo interno foi apenas 43,9% da produção.

Com vendas e fabricação em queda, a frota envelhece. Por isso, o governo espanhol criou um plano de incentivo à compra de novos e seminovos com até cinco anos, que durou até junho de 2010. O sistema consistia em desconto para o usuário que apresentasse, na revendedora, o certificado de baixa do veículo entregue aos CATs com idade avançada (a partir de 10 anos) ou quilometragem superior a 250 mil quilômetros.

Ignácio Juárez contou que o mercado de tratamento de veículos é um negócio altamente lucrativo. “No início, foi feito um plano estratégico de viabilidade que dizia que o centro iria encontrar o ponto de equilíbrio após cinco anos de atividades. Mas nós conseguimos antes disso”, atestou. ■



Fabián Pons

Gerente-geral do Cesvi Argentina

O gerente-geral do Cesvi Argentina, Fabián Pons, também apresentou a situação de seu país durante o seminário. Engenheiro mecânico e mestre em administração de empresas, o especialista atuou na gerência e supervisão de empresas como Volkswagen, Indústrias Combet S.A., Mercedes-Benz e Cidef.

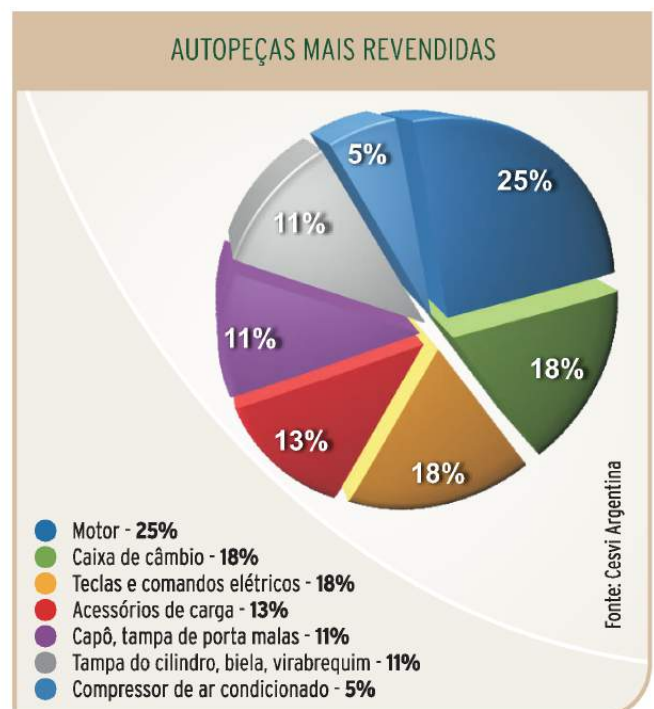
A reciclagem de veículos na Argentina foi iniciada pelo setor privado, a partir do incentivo do Cesvimap e da criação do Centro Reciclagem de Veículos (CesviAuto) em 1995. Fabián Pons, que desde o início participa do projeto, viu o crescimento da demanda após 2002, com a crise econômica argentina e o aumento do roubo de automóveis para a revenda ilegal de peças.

"O nosso modelo não nasceu da preocupação ambiental, mas da necessidade de combater os roubos e a desmontagem ilegal de veículos, que envolviam cidadãos e a própria polícia", explicou Pons. De acordo com o especialista, os

roubos cobriam uma demanda do mercado, já que peças originais novas tinham um custo muito alto para o cliente. O crime organizado incluía também funcionários de seguradoras, que concediam certificados falsos de perda total.

Durante a palestra, Fabián Pons ressaltou que o primeiro passo para a criação de uma política de reciclagem em um país é acabar com a informalidade ao elaborar leis e intensificar o controle do Estado nas diversas fases do processo de renovação de frota e sucateamento.

Na Argentina, a regularização começou com o "Operativo Cerrojo", realizado em Buenos Aires para impedir a saída de veículos furtados da região metropolitana. A partir de diálogo entre governo, sociedade e instituições especializadas, foi promulgada, em 2003, a Lei das Autopeças (nº 25.761), com o intuito de gerir a venda de peças usadas com certificado de garantia.



A regulamentação colocou o mercado de autopeças em equilíbrio, com preços competitivos, e ordenou a reutilização de peças. Desde a publicação da Lei das Autopeças, o número de roubos no país caiu 17%.

EXPERIÊNCIA

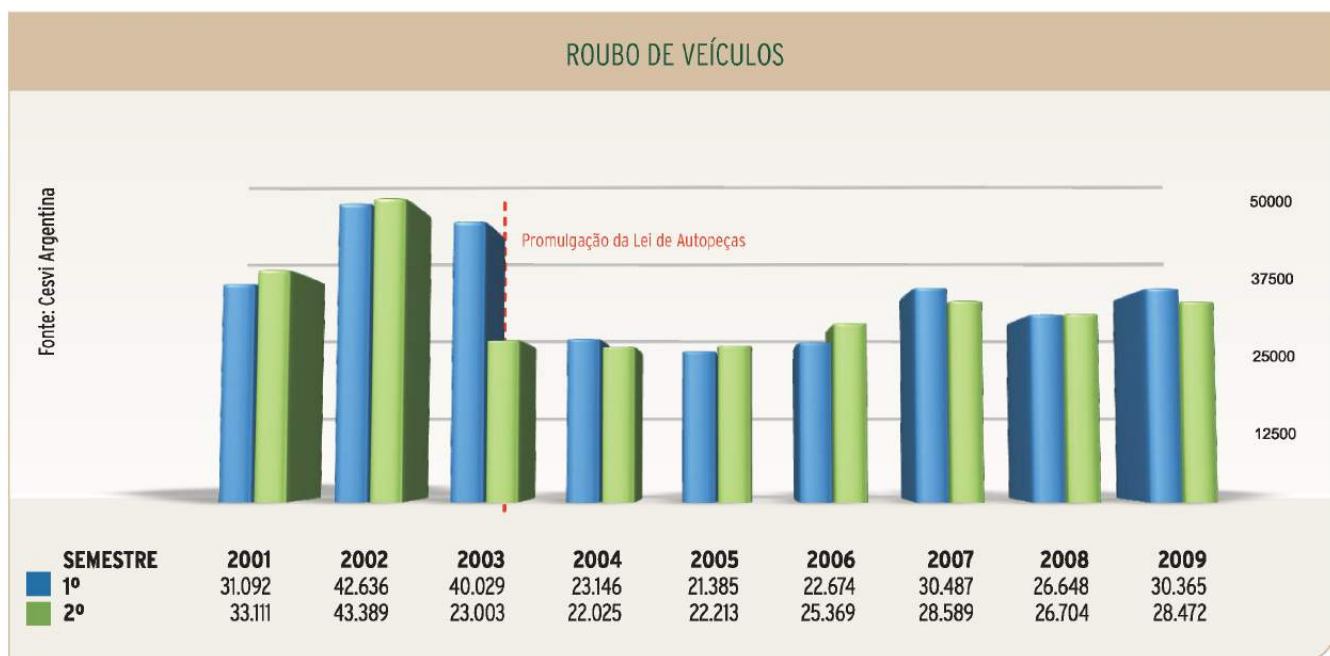
O CesviAuto foi o primeiro centro de reciclagem instalado no país, e atende à demanda de empresas parceiras e seguradoras. Como produto final, o centro comercializa autopeças com garantia e sucatas. O Cesvi argentino recicla 2,3 mil veículos ao ano.

O processo começa na seguradora, que, após a perícia positiva de perda total mecânica ou quando o conserto é financeiramente inviável, emite o registro do sinistro patentado e encaminha ao centro de reciclagem. O centro elabora uma relação das peças reutilizáveis e dá início ao processo de reciclagem. As peças reutilizáveis voltam para o mercado e o

produto final despoluído é vendido para reciclagem. O governo coordena o setor por meio da Direção Nacional de Fiscalizadores. Já as montadoras não participam do processo.

De acordo com o gerente-geral do CesviAuto, trabalhar com reciclagem de veículos é um negócio lucrativo. “Temos uma boa margem de ganhos. Os custos não mudaram muito ao longo desses cinco anos de atividade. Hoje, talvez, seja um pouco mais caro porque subiram os custos de transporte, mas os outros valores se mantêm em um nível estável”, explicou.

O faturamento anual do Cesvi argentino é de US\$ 2,3 milhões. A instituição possui um acordo com as empresas parceiras e seguradoras para a divisão dos ganhos. O contrato estabelece que 40% do lucro obtido com a venda das peças volta ao parceiro. Parte do valor é repassada à vista (25%), enquanto 15% do lucro é revertido em serviços no centro. ■



PALESTRA
EXPERIÊNCIA NO MÉXICO

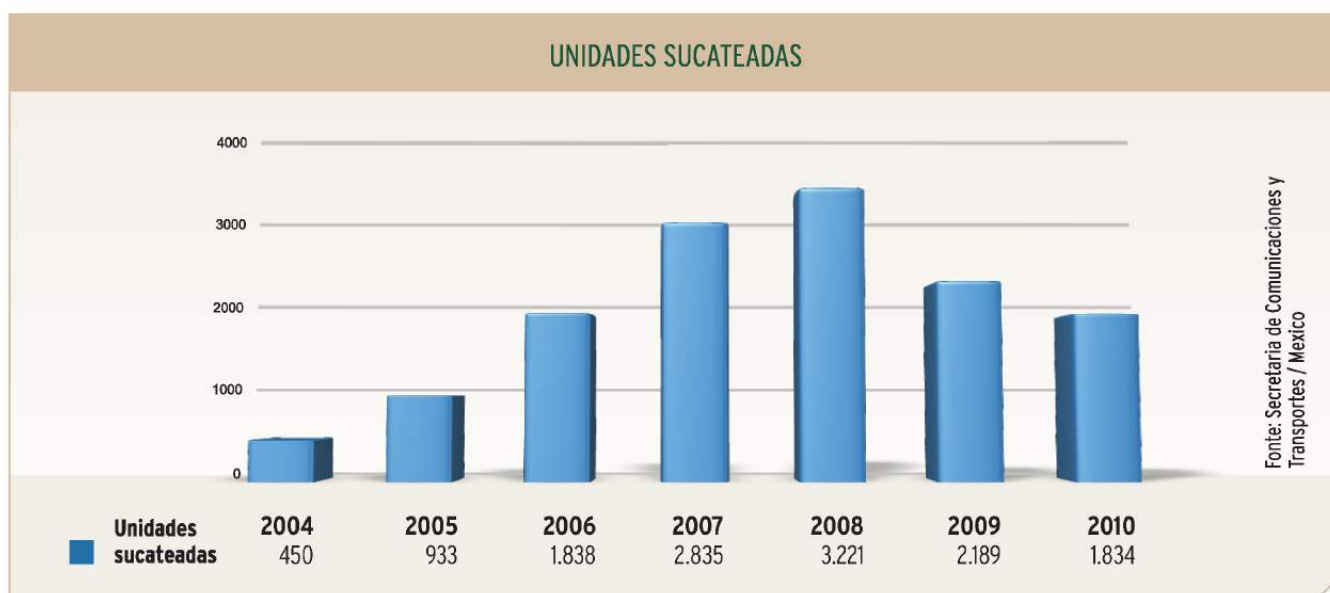


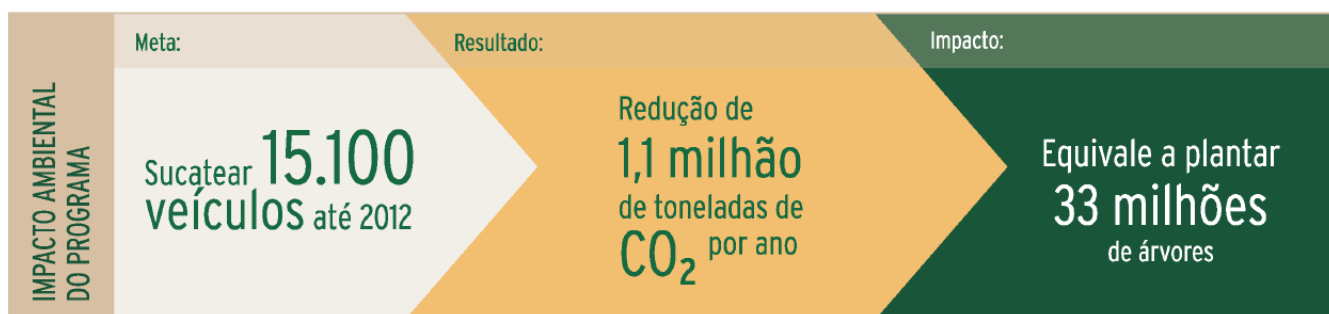
Miguel Elizalde
Diretor-geral de Transporte
Rodoviário do Governo do México

O programa de renovação de frota mexicano foi fruto do diálogo entre o governo do país e produtores de veículos, com o objetivo de elaborar um sistema para incentivar a compra de novos veículos. O projeto, lançado em outubro de 2003, ficou sob responsabilidade da Secretaria de Fazenda e Crédito Público.

Batizado de Programa de Chatarrización (sucateamento), o projeto priorizou a retirada de veículos obsoletos de circulação. A necessidade de tornar o sistema de transportes do país mais eficiente e competitivo também se destacou, em virtude do aumento do consumo interno e das exportações para os Estados Unidos associado a um elevado número de veículos com idade média superior a 25 anos. Entre 1996 e 2008, a participação do transporte rodoviário nas exportações para os Estados Unidos cresceu a uma taxa de 9% ao ano. No período, o modal foi responsável por 72% das cargas exportadas. Nas importações, a taxa de crescimento foi de 6%, sendo o modal responsável pelo transporte de 79% dessas mercadorias.

De acordo com o diretor-geral de Transporte Rodoviário do governo do México, Miguel Elizalde Lizarraga, é importante que, em um sistema de estímulo, os descontos concedidos estejam mais próximos do valor de revenda dos veículos. Essa lógica propicia o aumento da adesão do público-alvo, em especial de caminhoneiros autônomos.





O usuário entrega o veículo antigo e realiza a compra de um modelo novo ou um semi-novo (até seis anos de uso) com desconto. Atualmente, o Programa de Chatarrización prevê a concessão de crédito correspondente a até 15% do valor do veículo novo. Posteriormente, o montante é revertido em descontos tributários para a montadora.

A ideia do governo mexicano é dobrar o incentivo tributário. Atualmente, o abatimento pode chegar a US\$ 12.880, máximo do desconto relativo a caminhões-tratores. Há descontos para a compra de caminhões menores, ônibus e chassis de ônibus.

O sucateamento é todo realizado pela iniciativa privada, regulamentado por leis ambientais e comerciais estabelecidas pelo Estado. O processo é gerido por uma concessionária, que recebe a solicitação do interessado e aciona um dos nove centros de reciclagem distribuídos pelo país. Na ponta da cadeia estão as montadoras de veículos. O governo trata da isenção fiscal e das documentações.

RENOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

Entre os caminhões que circulam no México, 125 mil são veículos com idade média de 19 anos. Em 2007, a maioria dos registros de acidentes com caminhões nas estradas federais envolveram

modelos com mais de dez anos de uso. “Sabemos que podem existir outros fatores, mas os veículos antigos estão mais propensos a se envolverem em acidentes”, declarou Elizalde.

De acordo com o diretor-geral de Transporte Rodoviário mexicano, a participação do governo é fundamental para garantir o sucesso de um programa de reciclagem de veículos e renovação de frota. Ele detalhou que era crítica a idade dos veículos de carga no país quando, em 2004, o programa de sucateamento teve início. Desde então, foram retirados de circulação mais de 13 mil veículos de carga e de passageiros, entre caminhões e ônibus.

Elizalde explicou que as ações conjuntas das secretarias de Transporte e de Fazenda do México foram os pilares do sucesso do programa, pois priorizaram o equilíbrio entre segurança, sustentabilidade e competitividade. “A parte fundamental é o aporte que o governo faz”, afirmou, em referência ao incentivo.

Até 2012, a meta é reciclar 15.100 veículos. De acordo com dados da Secretaria de Comunicações e Transportes mexicana, a retirada desses veículos de circulação resultará na redução de 1,1 milhão de toneladas de emissão de gás carbônico por cada ano de vigência do programa. Cerca de 3,2% da frota de veículos de carga e ônibus já foi sucateada.■

O PROJETO DE RECICLAGEM NO BRASIL



José Aurelio Ramalho

Diretor-executivo do Cesvi Brasil

A pesar da crescente tendência mundial pela reciclagem, o Brasil ainda não possui uma política de gestão de veículos em fim de vida. O país acumula problemas semelhantes aos que Espanha, Argentina e México tinham antes de adotarem leis de reciclagem. Entre os mais graves, estão poluição, emissão excessiva de GEEs e atuação do crime organizado em roubos de carros, desmanches e venda ilegal de peças.

Segundo o diretor-executivo do Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi Brasil), José Aurelio Ramalho, a falta de um sistema para reduzir o número de veículos velhos ou fora de uso no Brasil não gera apenas prejuízos ambientais. O especialista explica que 1,3 milhão de veículos está em pátios dos departamentos estaduais de trânsito (Detrans), abandonados em consequência de acidentes ou retenção por irregularidades de documentação e excesso de multas.

A superlotação do pátio de veículos de Guarapiranga, na capital paulista, descortina os prejuízos da falta de uma política de reciclagem de veículos no Brasil. O espaço, que chegou a receber cerca de 40 veículos por dia, atingiu o limite de sua capacidade com 25 mil unidades.

Além dos veículos deixados nos Detrans, Ramalho afirma que cerca de 16 milhões de veículos brasileiros deveriam sair de circulação por terem idade superior a 15 anos. “Eles ocupariam 128 milhões de metros quadrados, equivalente a 11.852 vezes a área do Maracanã, o maior estádio de futebol do país. Seria preciso uma mudança na legislação brasileira para estimular a reciclagem desses veículos”, afirmou Ramalho durante o Seminário Internacional sobre Reciclagem de Veículos e Renovação de Frota.

Sobre os veículos impróprios para a circulação, Ramalho destacou a necessidade de renovação da frota de caminhões, responsáveis por cerca de 60% do transporte de cargas de todo o país. Exportações, importações e produtos para o mercado interno estão sobre rodas de veículos com idade média de 18 anos. Como agravante, dados de 2009 mostram que mais de 270 mil estavam acima dos 30 anos.

A situação aponta para a urgência de políticas para a renovação da frota de caminhões. Cerca de 62% da frota está nas mãos de autônomos, que têm dificuldades de adquirir um modelo mais recente. Por isso, a idade média desses veículos é superior à nacional, e soma 23 anos. Para Ramalho, a solução também seria determinar um incentivo fiscal, como a redução de imposto ou descontos na troca de um veículo antigo por um mais novo.

PROJETO PARA VEÍCULOS FORA DE USO

Se reciclada, a frota nacional com idade superior a 15 anos forneceria inúmeros materiais para novos veículos. De acordo com cálculos realizados pelo Cesvi Brasil, os 16 milhões de veículos leves, quando trocados por modelos mais novos e menos poluentes, forneceriam 80 milhões de pneus, cuja borracha poderia ser reaproveitada ou reciclada, e oito milhões de toneladas de aço reciclável.

Desde 2001, o Cesvi Brasil estuda uma forma de diagnosticar, entre os veículos retidos pelos Detrans, os que deveriam ser descartados. Para isso, foi criado um formulário de danos para ajudar nesse diagnóstico. O formulário seria crucial para um programa de reciclagem de veículos. Aplicar-se-ia a veículos depositados em pátios dos Detrans há mais de 90 dias, em consequência de irregularidade documental, reprovação na inspeção veicular ou após acidente sem possibilidade de conserto.

A proposta, inspirada em casos de sucesso aplicados em diversos países, precisaria de leis abrangentes, que tratassem o assunto desde a definição do que é um Veículo em Fim de Vida (VFV), passando pela criação de postos de coleta e tratamento de veículos até a destinação ambientalmente correta dos resíduos.

Para o Cesvi, a caracterização do VFV deve ser vinculada a uma idade máxima, que pode variar de 10 a 20 anos. Também seria preciso passar a valer, em âmbito nacional, a inspeção veicular ambiental para medir a emissão de poluentes, como a praticada na capital paulista, bem como a inspeção técnica de segurança. ■

FLUXO PARA O PROCESSO DE RENOVAÇÃO DE FROTA

1

Legislação específica

Tudo começa pela elaboração e aprovação das leis relacionadas à renovação de frota, definindo: o que é um veículo em fim de vida (VFV), criação de postos de coleta e tratamento de veículos e formas de descarte dos resíduos sem agredir o meio ambiente.

2

Definição do VFV

O carro pode ser caracterizado de duas maneiras:

- pela idade (a legislação definirá se de 10, 15 ou 20 anos para cima)
- pela inspeção técnica obrigatória (que verificará se o veículo coloca em risco a segurança viária ou ambiental)

3

Proprietário

- O dono do carro é responsável por realizar a entrega do veículo identificado como VFV em um posto de recolhimento e tratamento
- Deve-se determinar um incentivo fiscal para este proprietário adquirir seu carro novo

4

Posto de recolhimento

- No posto, o proprietário do VFV receberá um certificado de destruição, atestando que poderá ser dada a baixa na documentação
- Todo posto deve ser devidamente homologado e autorizado para desenvolver suas atividades

5

Tratamento do veículo

No posto, o tratamento do veículo em fim de vida passará pelas seguintes etapas:

- Remoção e tratamento dos fluidos (óleo, líquido de arrefecimento, entre outros)
- Desmontagem
- Armazenamento de peças que serão reutilizadas
- Reciclagem ou envio para recicladores
- Reutilização das peças que estiverem em perfeitas condições

6

Baixa na documentação

Após o recebimento do certificado de destruição, o proprietário deve procurar um órgão de trânsito responsável para que seja dada baixa na documentação do veículo.

Fonte: Cesvi Brasil





Lucila Caselato

Gerente de meio ambiente do
Instituto Aço Brasil

Uma das principais destinações do veículo fora de uso é o aproveitamento da sucata para fabricação do aço. O Brasil tem grande potencial de aumento de consumo de aço. Para especialistas e empresários que trabalham com o produto, junto ao crescimento da economia, o mercado terá a necessidade de aumentar o reaproveitamento das sucatas ferrosas nos próximos anos.

Lucila Caselato, gerente de meio ambiente do Instituto Aço Brasil (IABr), acredita que, se mantido o ritmo da economia, será preciso incentivar a reciclagem de veículos, para gerar o aumento da oferta de sucata ao setor siderúrgico. “O aço é o único material 100% renovável que existe. Além disso, a sucata, devido a suas propriedades eletromagnéticas, é facilmente separada dos demais materiais e alimenta os fornos elétricos de usinas siderúrgicas, argumentou.

A média anual de consumo de aço no Brasil, estimada em 100 kg por habitante, é inferior à dos

Estados Unidos e de países europeus e asiáticos. Ao se manter ou aumentar o ritmo econômico, haverá aumento da quantidade de veículos em circulação e substituição de modelos antigos por outros mais novos, com consequente aumento de consumo do aço

Formada em engenharia química, Lucila Caselato explicou, que as etapas principais da reciclagem abrangem a coleta, desmonte, corte, separação do aço dos demais materiais e preparação da carga para introdução nos fornos elétricos.

Além de ajudar a reduzir o consumo de recursos naturais não renováveis, a reciclagem de aço contribui para diminuir os impactos sobre a mudança do clima, pois o aço produzido a partir da sucata consome apenas um terço da energia necessária para beneficiar o minério de ferro. “Todos os veículos podem ser reciclados após o fim de sua vida útil. O produto resultante é um aço cuja qualidade não se diferencia do produzido a partir do minério de ferro”, complementou.

INOVAÇÃO E POTENCIAL

Atualmente, 22% da produção de aço no Brasil provêm da reciclagem de sucatas. A disponibilidade de matéria prima para reciclagem, entretanto, se apresenta em volume muito inferior à de outros países onde o consumo de aço é mais expressivo. De acordo com Heitor Bergamini, o diretor da produtora de aço Gerdau, a geração de brasileiros que passou por períodos de crise financeira e produtiva demora a se desfazer de bens como geladeiras, freezers, fogões e outros produtos altamente duráveis constituídos de material ferroso.

Com o aumento do poder aquisitivo das famílias

brasileiras e o maior consumo, espera-se um maior descarte e a maior utilização do processo de reciclagem no país. A produtora de aço Gerdau já aproveita esse potencial. A maior parte da sucata reciclada pela empresa vem desses produtos de uso familiar.

Em 2009, a empresa reciclou 16 milhões de toneladas de aço. Isso representa quase 70% de sua produção, índice muito superior à média mundial de 40%. Ainda assim, o centro de reaproveitamento da empresa no Brasil tem potencial para mais nove milhões de toneladas por ano. "Um carro de 800 kg fornece 500 kg de aço para a reciclagem sem perder suas características físicas e químicas.", declarou Bergamini.

Responsável pela aquisição de metálicos da recicladora de materiais ferrosos, Bergamini atua em parceria com o governo e cooperativas de reciclagem, mas as iniciativas ainda são diminutas em relação ao potencial de aço reciclável disponível no Brasil. Bergamini afirma que é necessário sensibilizar a iniciativa pública. "A questão precisa de vontade política. No Rio Grande do Sul, conseguimos uma parceria para tirar 70 mil veículos abandonados no Detran. O processo facilitado precisa ser estendido a todo o país."



Heitor Bergamini

Diretor da Gerdau

Ressaltou ainda que um programa de reciclagem de veículos e sucatas ferrosas tem alto impacto positivo na preservação ambiental. O primeiro passo é a regularização de locais para a destinação de material reciclável, de modo a instalar sistemas para aproveitar ao máximo todo o material. Um programa de renovação da frota também incentivaria a ampliação da oferta de matéria prima de boa qualidade para as produtoras de aço e a na geração de novos postos de trabalho em toda a cadeia produtiva.■





Marco Antônio Saltini (Anfavea), José Hélio Fernandes (CNT), Alfredo Peres (Denatran), Harley Bueno (AEA) e Neival Rodrigues de Freitas (Fenseg)

Além das palestras, o Seminário Internacional sobre Reciclagem de Veículos e Renovação de Frota abriu espaço para o debate entre representantes de instituições ligadas ao tema. A iniciativa colocou em discussão assuntos já abordados durante as palestras, como a obrigatoriedade da inspeção veicular e a lotação dos pátios dos departamentos de trânsito.

De acordo com os convidados, há demandas urgentes para aprimorar as instituições brasileiras ligadas ao gerenciamento dos veículos fora de uso. O diretor do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) Alfredo Peres, argumentou sobre as mudanças pensadas pela instituição para um novo Código de Trânsito Brasileiro. Facilitar a liberação de veículos para a possível reciclagem está entre os objetivos.

“Temos veículos que são acidentados, apreendidos, estão no depósito e é preciso sucatear, pois causam problemas de doenças

como a dengue. Mas o órgão de trânsito fica impossibilitado de dar baixa porque o Código de Trânsito diz que isso só é possível se todas as multas estiverem quitadas. Temos feito várias reuniões para decidir algo e mudar essa realidade. Às vezes, o veículo é leiloado, mas, se tiver alguma pendência, eles não liberam, precisa de ordem judicial”, argumentou.

Segundo Alfredo Peres, um dos maiores problemas em relação à inspeção técnica veicular de segurança é decidir de quem seria a responsabilidade sobre o tema: dos estados ou da União. O Contrans fez uma resolução delegando aos estados tal responsabilidade. No entanto, ela foi revogada. Tempos depois, foi publicada outra resolução colocando a inspeção sob âmbito da união, mas foi suspensa e assim permanece até hoje.

O mercado de inspeção veicular é calculado em R\$ 2 bilhões, mas as empresas interessadas, dadas as incertezas, estão cautelosas para

investir. “Como é que você vai investir em uma resolução que pode ser revogada a qualquer momento?”, questionou Peres. São Paulo e Rio de Janeiro já contam com programas de inspeção veicular ambientais próprios, e o Rio Grande do Norte também caminha para adotar o seu.

A falta de estímulos da reciclagem e custos pesados repassados para usuários e empresas foram destaque no debate, realizado ao fim do Seminário Internacional de Reciclagem de Veículos e Renovação de Frota. O vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Marco Antônio Saltini, comentou a preocupação do setor no desenvolvimento sustentável.

“A indústria já usa materiais reciclados, ainda em menor escala, mas algumas coisas nos veículos já são recicladas”. Segundo ele, é preciso estimular a reciclagem reduzindo a carga tributária. “Tem sentido ter uma cadeia de tributação num material reciclado que, na teoria, já pagou impostos lá atrás?”, indagou Saltini.

Para o presidente da Seção de Cargas da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Flávio Benatti, a definição de um programa de reciclagem e renovação de frota no Brasil tem de ser fruto de um grande debate com todos os segmentos envolvidos. Para ele, é necessário delimitar papéis e estabelecer o que cabe ao governo e aos atores privados.

“Teria que ser um programa do governo. Poderíamos envolver a própria indústria e aproveitar a Política Nacional de Resíduos Sólidos para estabelecer algum tipo de mecanismo”, afirmou o dirigente.

A declaração recebeu apoio das seguradoras, representadas no seminário pelo diretor da Federação Nacional de Seguros Gerais (Fenseg), Neival Rodrigues de Freitas. O representante declarou-se a favor da criação de uma lei que regulamente a reciclagem de veículos e enfatizou sua importância na diminuição dos roubos.

Dos 360 mil veículos furtados anualmente no país, apenas metade é recuperada. De acordo com Neival, poucos saem do território nacional, o que evidenciaria um alto índice de desmanches ilegais no país. “A lei nacional organizaria o registro das peças, desmanche autorizado, criação de banco de dados, e poderia ser revertida na queda dos preços do seguro para o consumidor. Hoje, o principal componente no valor do seguro é o alto número de roubos”, afirmou.

Desde 2009, a Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA) conta com uma comissão de reciclagem para absorver a demanda gerada pela iminente aplicação nacional da inspeção técnica veicular. “Foi importante tratar esse tema antecipadamente, mas o ideal seria ver o projeto acontecer. Hoje temos leis diferentes em cada estado brasileiro”, comentou o representante da AEA, Harley Bueno.

Para o diretor da CNT, José Hélio Fernandes, o encontro de representantes de diversos países comprometidos com a reciclagem durante o seminário é fortuito e o momento, oportuno. A confluência de ideias alerta os brasileiros para “a clara necessidade de se ter um programa similar no Brasil, evidenciado pela idade da frota, impactos ambientais, sociais e econômicos”, concluiu.■

DEPOIMENTOS



“Todos nós sabemos que, quanto mais velho o caminhão, pior para o meio ambiente devido à poluição, maior o desgaste do veículo e maior o problema de acidentes no trânsito.”

Newton Gibson

Vice-presidente da Confederação Nacional do Transporte



“Temos que trazer o setor para a modernidade do mundo atual; quando falamos de um caminhão com 40 anos de idade, falamos de algo que está absolutamente incompatível, impactando em várias etapas o processo produtivo. Portanto, para mim, a reciclagem é um tema do qual não podemos recuar.”

José Hélio Fernandes

Diretor da Confederação Nacional do Transporte



“Acabou o tempo em que um caminhão era simplesmente abandonado numa estrada. Isso é, acima de tudo, um desperdício de matéria prima.”

Branca Americano

Secretária de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente



“Trazer experiências internacionais nesse setor de reciclagem é uma iniciativa sempre importante. O Brasil não é como a Europa onde a legislação atende todo o processo de reciclagem. Aqui, temos leis específicas para pneus, óleo, descarte de fluidos.”

Harley Bueno

Diretor da Associação Brasileira de Energia Automotiva



“Acho que a frota de caminhões com idade avançada é um problema que o país tem e não temos tido iniciativa para reverter o quadro. Isso traz para a sociedade brasileira mais poluição, mais insegurança.”

Marcos Saltine

Vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

“Nós temos problemas semelhantes aos de outros países (México, Espanha e Argentina), mas os nossos são muito maiores. Você precisa de um sistema de financiamento que seja eficiente, com taxas mais baixas e que atinja o transportador autônomo e que o sistema de inspeção técnica veicular incentive a renovação.”

Alfredo Peres
Diretor do Denatran e presidente do Contran



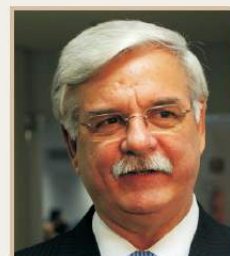
“É importante ouvir a experiência lá de fora. No setor de ônibus urbano tem havido um movimento grande de renovação de frota e a pergunta que se impõe é: o que fazer com o veículo descartado e que a gente sabe que termina sendo repassado para frente e se voltando contra nós?”

Eudo Laranjeiras
Diretor da Confederação Nacional do Transporte



“O mais preocupante é o repasse dos caminhões antigos. O veículo muitas vezes vai para o caminhoneiro dos grandes centros urbanos, criando gravíssimos problemas de mobilidade nas cidades. É um fator que mexe diretamente na qualidade de vida do brasileiro.”

Flávio Benatti
Presidente da Seção de Cargas da Confederação Nacional do Transporte



“O importante não é só pegar o caminhão novo e jogar o velho na mão de outra pessoa. Essa é a nossa batalha: tem que haver a reciclagem.”

José da Fonseca Lopes
Diretor da Confederação Nacional do Transporte



“A renovação de frota e a inspeção veicular são dois mecanismos importantes para a segurança e o meio ambiente. As duas convergem para a questão da reciclagem. Ou seja: o veículo que não puder circular por causa da inspeção ou porque já está com a idade avançada, certamente precisa ser descartado.”

José Aurélio Ramalho
Diretor do Cesvi Brasil



CONCLUSÃO



○ Seminário Internacional sobre Reciclagem de Veículos e Renovação de Frota, organizado pela CNT, representou um marco no que se refere à discussão no Brasil sobre a necessidade de implantação de um programa nacional que renove a frota antiga de caminhões. O país não pode permanecer com a estatística de 600 mil veículos de carga com mais de 20 anos de uso.

Neste seminário, as experiências do México, Espanha e Argentina demonstraram as vantagens que um programa de renovação e reciclagem pode trazer a um país – tanto pelas questões econômicas quanto ambientais e sociais. Entretanto, o encontro internacional indicou também que os desafios são grandes, e a implantação de um programa com essa abrangência é muito complexa e precisa do envolvimento de vários setores, mas, principalmente, da participação do governo.

O atual momento, de crescimento econômico,

aponta para a necessidade de se melhorar a infraestrutura de transporte e a circulação dos veículos. O modal rodoviário, que corresponde a cerca de 60% da matriz brasileira, precisa de caminhões mais novos para atender à crescente demanda do país.

E as exigências ambientais, determinadas pela Política Nacional de Resíduos Sólidos, aprovada neste ano, e pela Política Nacional de Mudança do Clima fomentam ações para retirada de circulação e sucateamento dos veículos antigos. De acordo com a Política Nacional de Mudança do Clima, devem ser detalhadas, em 2011, ações específicas para o setor de transporte. Nelas, deseja-se que seja incluído um projeto de renovação e reciclagem nos moldes do RenovAR.

É importante acrescentar que a conjuntura é favorável à implantação do plano em virtude da formulação de políticas ambientais e de mecanismos que permitem a comprovação oficial

da renda dos autônomos e, assim, facilitem o acesso a crédito, como a criação da conta-frete e o aprimoramento do Procaminhoneiro. A conta-frete está em processo de regulamentação na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O Procaminhoneiro, programa de financiamento de veículos de carga do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), foi recentemente reformulado, com melhoria de mecanismos e aumento do valor disponível para empréstimos.

As propostas de renovação de frota também precisam contemplar a retirada dos veículos antigos de circulação. Para isso, é primordial se pensar na instalação de centros de reciclagem. Esses estabelecimentos, fundamentais para o sucesso do programa de renovação de frota, serão parte da solução do grande problema ambiental advindo dos pátios de veículos abandonados e dos ferros-velhos, que não tratam devidamente os resíduos perigosos gerados por um veículo em fim de vida.

Durante o seminário internacional, os fabricantes, representados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), manifestaram que, embora ainda em pequena escala, a indústria já vem implementando medidas para a reciclagem e demonstraram ser favoráveis ao desenvolvimento de um programa no Brasil.

O Instituto Aço Brasil (IABr) afirmou que a indústria do aço também tem interesse no programa de renovação de frota, para a reutilização da sucata como matéria prima proveniente de caminhões retirados de circulação.

Destaca-se, ainda, a necessidade de implementação nacional da inspeção veicular e a

possibilidade de revisão dos impostos sobre a propriedade de veículos. No Brasil, na medida em que os veículos envelhecem, os impostos para o proprietário diminuem. No Japão, por exemplo, o sistema adotado é o inverso, justamente para incentivar a aquisição de veículos novos.

Um programa de reciclagem de veículos e renovação de frota gera retorno financeiro a toda a cadeia de transporte e propicia o reaproveitamento das autopeças, contribui para um mercado competitivo. Os modelos adotados em outros países mostram impactos sociais positivos, como geração de postos de trabalho, redução de acidentes e de roubos e furtos de veículos. Programas de reciclagem de veículos e de renovação de frota constituem ainda uma contribuição do país para a melhoria da qualidade do ar, além de atuarem como mitigadores das emissões dos gases de efeito estufa.

O setor transportador está ciente de que só será possível o estabelecimento de um programa de grande abrangência no Brasil se houver acordo entre os diversos setores, compartilhamento de responsabilidades e apoio sólido do poder público. Por isso, a CNT e seus parceiros defendem que a regulamentação do programa precisa ser uma prioridade governamental, com a criação de legislações e incentivos financeiros que impulsionem a troca dos veículos antigos pelos novos.

Entre os encaminhamentos decididos no seminário, ficou instituída uma comissão, coordenada pela CNT e composta por diversas entidades, que elaborará as principais diretrizes e estratégias para a formulação de um programa nacional de reciclagem de veículos e renovação de frota no Brasil. ■

DESPOLUIR

PROGRAMA AMBIENTAL DO TRANSPORTE



A incorporação do conceito de sustentabilidade nas ações das empresas e dos trabalhadores em transporte surgiu como missão e consolidou-se como marca do Programa Ambiental do Transporte – Despoluir. Os resultados desse esforço não deixam dúvidas: nos últimos três anos, as ações do programa envolveram 21 federações de transporte de carga e de passageiros, cinco mil empresas e seis mil caminhoneiros autônomos em todo o país.

Criado em 2007 pela Confederação Nacional do Transporte, o Despoluir nasceu com o papel de motivar o setor para assumir responsabilidades na manutenção do equilíbrio e na preservação do meio ambiente.

O programa mobiliza transportadores e trabalhadores autônomos (caminhoneiros e taxistas), está representado nos principais fóruns de discussão de políticas públicas na

área ambiental, promove pesquisas e prioriza ações educativas.

As parcerias têm se mostrado valiosas em todo esse processo. O projeto Redução da Emissão de Poluentes pelos Veículos configura em uma das ações mais importantes do programa. O projeto visa melhorar a qualidade do ar e a eficiência energética dos veículos diesel de carga e de passageiros por meio da realização de inspeções das emissões de poluentes.

O projeto conta com 70 unidades de atendimento espalhadas pelo Brasil. Essas equipes são compostas por técnicos das federações. Entre julho de 2007 e setembro de 2010, foram realizadas 343 mil inspeções.

Por todas essas e outras ações, o Despoluir é visto como referência dentro e fora do setor. E a CNT, como principal interlocutora em todas as questões que envolvam transporte e meio ambiente. ■



Setor de Autarquias Sul, Quadra 01, Bloco J, Ed. Confederação Nacional do Transporte, 13º andar

Cep: 70070-944, Brasília - DF, Brasil

Tel.: (61) 3315.7000 - Fax.: (61) 3221.7457

Central de relacionamento: 0800 728 2891

Site: www.cnt.org.br

CNT | **DESPOLUIR**
PROGRAMA AMBIENTAL DO TRANSPORTE