



FACULDADE EVANGÉLICA DE GOIANÉSIA
CURSO DE DIREITO

**ECOPONTO MÓVEL DE DESCARTES DE PNEUS INSERVÍVEIS NA CIDADE DE
GOIANÉSIA-GOIÁS.**

KEREN MORAIS DE BRITO MATOS

Goianésia – GO
2018

KEREN MORAIS DE BRITO MATOS

ECOPONTO MÓVEL DE DESCARTES DE PNEUS INSERVÍVEIS NA CIDADE DE GOIANÉSIA-GOIÁS.

Artigo Científico apresentado junto ao Curso de Direito da FACEG – Faculdade Evangélica de Goianésia, como requisito parcial a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Ms. Áquila Raimundo Pinheiro Lima.

KEREN MORAIS DE BRITO MATOS

**ECOPONTO MÓVEL DE DESCARTES DE PNEUS INSERVÍVEIS NA CIDADE DE
GOIANÉSIA-GOIÁS.**

Banca Examinadora

Prof. Ms. Áquila Raimundo Pinheiro Lima

Prof. Ms. Cristiane Ingrid de Souza Bonfim

Prof. Ms. Thiago Brito Steckelberg

Goianésia, _____ de _____ 2018

Dedico aos meus pais por jamais terem desistido do meu sonho e ter me apoiado durante todos estes anos de estudos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus! A Ele devo toda honra e glória por mais essa vitória.

Aos meus pais, irmã e esposo que sempre me apoiou nos estudos e nas escolhas tomadas.

Ao meu orientador, Prof. Áquila pelo incentivo, colaboração e conselhos, não só na produção do artigo, mas durante a jornada do curso de Direito.

Outrossim, agradeço a todos os professores que me acompanharam durante a graduação em especial aos professores que fizeram parte da banca desse artigo.

Não posso deixar de agradecer aos meus amigos, por estarem presentes em quase todos os momentos dessa jornada.

Por fim, o meu muito obrigada a todos que, de um modo ou de outro, contribuíram para meu sucesso e para meu crescimento como pessoa.

ECOPONTO MÓVEL DE DESCARTES DE PNEUS INSERVÍVEIS NA CIDADE DE GOIANÉSIA-GOIÁS.

RESUMO:

Devido à crescente demanda de pneus, no Brasil os governantes passaram a responsabilidade da destinação final de pneumáticos aos fabricantes e importadores. Surgiu então a Reciclanip que criou de acordo com a Resolução do CONAMA 416/09, pontos de coleta em cidades com número populacional acima de 100 mil habitantes. Várias cidades criaram leis regulamentando esses pontos de coleta junto a Reciclanip, a cidade de Goianésia é uma exceção a essa resolução pois apesar de não ter políticas públicas voltadas para o descarte de pneus inservíveis existe no município um ecoponto devido a empresa privada que presta serviços a essa entidade. Esse trabalho se desenvolveu com base nas pesquisas bibliográficas, método dedutivo e processo explanatório. Sendo que seu principal objetivo foi identificar as diretrizes das políticas públicas descarte.

Palavras-chave:

Políticas públicas; Pneumáticos; Logística Reversa.

ABSTRACT:

Due to the growing demand for tires, in Brazil, the governors passed the responsibility for the final destination of tires to manufacturers and importers. Then emerged the Recyclip that created according to CONAMA Resolution 416/09 collection points in cities with a population number above 100 thousand inhabitants. Several cities have created laws regulating these points of collection with Reciclanip, the city of Goianésia is an exception to this resolution because although there are no public policies aimed at the disposal of waste tires there is an ecoponto in the municipality due to a private company that provides services to this entity. This work was developed based on bibliographical research, deductive method and explanatory process. Being that its main objective was to identify the public policy guidelines discard.

Keywords: Public Policy; Tires; Reverse Logistic.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda o tema ecoponto móvel de descartes de pneus inservíveis na cidade de Goianésia-Goiás. A quantidade exacerbada de pneus descartados no Brasil tem motivado o surgimento de medidas atenuadoras dos impactos ambientais e a realização de pesquisas sobre mecanismos de reaproveitamento.

A Carta Magna de 1988 afirma que o meio ambiente é um bem de uso comum do povo e direito de todos, entende-se, portanto, que meio ambiente é elemento fundamental na relação entre os seres vivos que residem no mundo,

sendo o ser humano o que mais interfere na constância do meio ambiente, surgindo então os conflitos de interesse (Brasil, 1988, *online*)

A Constituição de 1988, demonstra que as questões ambientais são consideradas como bem patrimonial nacional e das futuras gerações. Prevê obrigações, principalmente com relação aos resíduos sólidos que são produzidos em grandes quantidades diárias e determina que a manutenção da qualidade ambiental seja de competência conjunta do Governo Federal, dos Estados e dos Municípios (Brasil, 1988, *online*)

Em 2010 foi instituída no Brasil, a Política Nacional dos Resíduos Sólidos que visa estabelecer regras para toda a sociedade sobre formas de disposição do lixo (BRASIL, 2010). O artigo 54 da Lei 12.305 estabelece que a disposição ambientalmente adequada dos rejeitos fosse implantada até o ano de 2014 (BRASIL, 2010, *online*)

Apesar das responsabilidades serem compartilhadas como previsto na legislação, definitivamente pouco se vê por parte das entidades públicas a respeito da preservação do meio ambiente. A motivação ambiental para regulação é decorrente dos impactos para a saúde da população e para o ambiente quando esse material é descartado inadequadamente, e além do tempo levado para a decomposição na natureza, sendo esse indeterminado.

É com esse intuito voltado para o descarte dos resíduos sólidos, especificamente os pneus inservíveis que esta pesquisa se desenvolveu. Com isso foi realizada a seguinte pergunta: Existem políticas públicas voltadas para o descarte de pneus inservíveis na cidade de Goianésia – Goiás?

Dessa forma se torna relevante o estudo aqui apresentado para que se possam analisar as especificidades das políticas ambientais propostas no município de Goianésia - GO, assim como sua eficácia na preservação do meio ambiente e na conscientização da população, buscando-se colocar os interesses ambientais do município, num patamar que obedeça à lógica dos recursos naturais.

Diante da inércia do poder público, medidas estão sendo tomadas por empresas particulares para minimizar o impacto causado pelo descarte incorreto dos pneus inservíveis. Com a Resolução 416/09 do CONAMA, empresas fabricantes e importadoras de pneus ficaram responsáveis pela destinação final desses pneumáticos.

Com a demanda do governo para essas empresas, elas se juntaram e criaram a Reciclanip, onde em cada município com número populacional acima de 100 mil habitantes é implementado ecopontos móveis. Esses ecopontos, são locais disponibilizados pela prefeitura, onde os pneus coletados em todo município são levados para esses pontos. Os principais objetivos do presente artigo é demonstrar se existe viabilidade para a implantação de ecopontos móveis como política pública no descarte de pneus inservíveis, bem como identificar as diretrizes das políticas públicas descarte de lixo, especificamente de pneus inservíveis, no direito ambiental brasileiro e no município de Goianésia-GO.

Este trabalho se desenvolveu, com base na pesquisa bibliográfica, especificamente no direito ambiental, direito constitucional, Lei nº 6.938/81, Lei nº 12.305/10, além das Resoluções do CONAMA 258/99, 301/02 e 416/09. Referente à metodologia, fez-se uso do processo exploratório, pois a principal finalidade foi desenvolver, esclarecer conceitos e ideias, tendo em vista, proporcionar uma visão geral de um determinado fato, buscando investigar o tema, procurando entender como funcionam assuntos relacionados ao ecoponto móvel.

Outro método utilizado foi o dedutivo, onde deduz que os fatos observados, baseando-se, inicialmente, em um contexto geral e posteriormente chegando a um ponto específico. Neste trabalho, foi apresentado inicialmente fatos e informações gerais sobre o descarte dos resíduos sólidos, para, então, chegar ao primordial, no qual se trata se existem políticas públicas para destinação final dos pneus inservíveis.

Para o desenvolvimento desse artigo foram utilizados os seguintes autores: Antunes (2014), Antunes (2015), Bulos (2011), Carvalho (2008), Ferreira (1998), Freitas (1995), Gonçalves (1995), Lago (2013), Lima (2014), Milaré (2005), Nardini (2000), Nazo e Mukai (2001), além da Constituição Federal, a Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, Resoluções do CONAMA, bem como consultas em revistas e artigos científicos.

No primeiro tópico foi narrado a história do direito ambiental no Brasil, analisando as principais leis ambientais, suas inserções no ordenamento jurídico brasileiro, bem como, a importância e a aplicação das agendas e encontros ambientais em que o Brasil participa serão destaques neste estudo.

No segundo tópico foram apresentadas a aplicação das políticas públicas sobre o meio ambiente no Brasil. E por fim, no terceiro tópico foi tratado sobre as

políticas públicas na cidade de Goianésia – Goiás, discorrendo se existem ou não leis voltadas para o descarte de pneus inservíveis no município.

E por fim, após citar todas as características deste projeto de pesquisa, deseja-se que ao finalizar, o mesmo possa esclarecer os questionamentos propostos.

1 – HISTÓRIA DO DIREITO AMBIENTAL NO BRASIL

A história do direito ambiental no Brasil passou por diversos momentos até a publicação da Lei da Política Nacional de Meio Ambiente (Lei 6.938 de 31 de agosto de 1981). Desde o período colonial (1500-1822) havia uma responsabilidade em resguardar o meio ambiente, tendo como foco nesse tempo a defesa dos recursos naturais que eram explorados somente pela coroa portuguesa, sendo que essa sofria ameaças por outras potências existentes na época (CORRÊA, 2008).

Gonçalves (1995, *online*) descreve que:

Já a partir de 1530, com o início do processo de colonização, instala-se uma das características mais marcantes do modo de apropriação de nossos recursos naturais e da nossa formação territorial: a introdução de enormes *plantations* de cana-de-açúcar, numa agromanufatura voltada para a exploração de um produto que alcançava elevada demanda nas praças europeias, mas que não podia ser produzido em escala comercial em solo do Velho Mundo, nas condições técnicas disponíveis naquela época. Daí, as perspectivas altamente lucrativas do negócio... Assim, não foram as condições tropicais que determinaram o surgimento dos *plantations* açucareira, mas os objetivos mercantis e o poder dos colonizadores.

Na época do descobrimento do Brasil, as Ordenações Afonsianas regiam Portugal que protegia interesse da Coroa Portuguesa. Nas Ordenações Manuelinas, eram proibidas as caças de coelhos, perdizes e lebres, além de cortes de árvores frutíferas serem considerado crime, podendo considerar um marco para o surgimento do Direito Ambiental (LIMA, 2014). A partir do ano de 1548 passou a remeter ordenações, alvarás e regimentos.

Carvalho (2008, p.25) faz menção a uma legislação sobre as árvores que estava em vigor na época do descobrimento do Brasil:

a) Sobre as florestas:

O que cortar árvores de fructo, em qualquer parte que estiver, pagará a estimação della ao seu dono em tresdobro. E se o dano que assi fizer nas árvores for valia de quatro mil reis, será açoutado e degradado 4 annos para Africa. E se for valia de 30 cruzados, e dahi para cima, será degradado para sempre para o Brasil. E mandarmos, que pessoa alguma não corte, nem mande cortar soveiro (árvore de cortiça), carvalho, encinho, machieiro (soveiro em crescimento), por o pé, nem mande fazer dele carvão nem cinza; nem escasque, nem mande escascar nem cenar algumas das ditas árvores, desde onde entra o Rio Elga (...) e fazendo contrário va degradado quatro annos para a Africa, pague cem cruzados, e perca o carvão e cinza, a metade para quem o acusar e a outra para os captivos. E se for

peão, além disso açoutado. Porém os que tiverem sobereiros próprios os poderão cortar.

As regulamentações daquela época tinham penas severas para quem as descumprisse, pois, as árvores eram de extrema relevância para erguer a economia brasileira.

Com os espanhóis dominando, aprovou as Ordenações Filipinas, a qual disciplinou a matéria ambiental. Em 1605, foi aprovada a primeira lei, o “Regimento do Pau-Brasil”, o membro da sociedade que tivesse interesse em cortar essa árvore, só poderia efetuar tal ato depois de autorização real e quem a descumprisse teria “pena de morte e confiscação de toda a sua fazenda” (CARVALHO, 2008, p.28 e 29).

Havia uma preocupação com os recursos naturais, porém o interesse econômico era maior, conforme Nardini (2000, p.33):

A primeira lei que protegeu a floresta brasileira foi o “Regimento sobre o pau-brasil” editado em 12 de dezembro de 1605. Tal lei não protegia a floresta em si mas sim os interesses comerciais da Metrópole ao estabelecer penas bastante severas para aqueles que cortassem a madeira sem expressa licença real. A preocupação não era preservacionista. Era Comercial.

José Bonifácio, em 1802, demonstrava grande preocupação com os problemas ambientais que existiam no Brasil, com isso ele ordenou que fosse feito o reflorestamento da costa brasileira. Em 1808, surge o Jardim Botânico na cidade do Rio de Janeiro, incluindo área de preservação ambiental, considerada a primeira unidade de conservação (BORGES et al., 2009).

Com a transição do Brasil Colônia ao Império surgem novas leis que dão ênfase ao meio ambiente. Como por exemplo, a primeira Lei de Terras do Brasil, a derrubada de matas ou colocar fogo, era considerado crime, tendo como pena multa ou prisão de 2 ou 6 meses. Teve um grande avanço quanto à responsabilidade que até então era apenas no âmbito civil passa a ser também no penal e administrativo.

A primeira lei a regulamentar a propriedade e o uso de terras brasileiras (Lei nº 601), surgiu em 1850. Em seu artigo 2º (Brasil, *online*) demonstrava que:

os que se apossam de terras devolutas ou de alheios, nelas derrubarem matos ou lhe puserem fogo, serão obrigados a despejo, com perda de benfeitorias, e demais sofrerão a pena de dois a seis meses de prisão e multa de cem mil réis, além da satisfação do dano causado. Esta pena, não terá lugar nos atos possessórios entre héreus confinantes.

A Constituição Federal de 1891 atribui a União competência para legislar sobre as minas e terras. No ano de 1921, no dia 28 de dezembro, surge o Serviço Florestal do Brasil, alterado pelo Departamento de Recursos Naturais Renováveis, e este, substituído pelo Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal – IBDF, que atualmente, é o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA.

A Constituição de 1934, no seu artigo 5º, inciso XIX, ampliava a competência da União para legislar sobre “bens de domínio federal, riquezas do subsolo, mineração, metalurgia, água, energia hidrelétrica, florestas, caça e pesca e sua exploração” (BRASIL, 1934, *online*).

Ainda se tratando da Constituição de 1934, essa “estimulou o desenvolvimento de uma legislação infraconstitucional preocupada com a proteção ambiental” (ANTUNES, 2014, p. 63). Mesmo assim, eram abordados para a conservação de recursos econômicos, como por exemplo, o Código Florestal e o Código de Águas ambos de 1934.

A Constituição de 1937 trata de forma igual os recursos naturais. Com a Constituição de 1946, traz a distinção de solo e subsolo, além de dedicar-se ao princípio do uso da propriedade seria condicionado ao bem-estar social. A Constituição de 1967 conceitua em seu artigo 157, inciso III, a função social da propriedade. A Emenda Constitucional de 69, afirmava que ficava subordinada ao interesse social a utilização e exploração do subsolo.

O marco da questão ambiental é evidente na década de 70, período pós 2º guerra mundial, quando a questão ambiental originou-se e evoluiu nos chamados países de primeiro mundo. Bulos (2011, p. 1581 e 1582), diz que “em sede legislativa ordinária, o seu tratamento remonta ao início da década de setenta, quando foi editado nos Estados Unidos o *National Environmental Policy Act*”.

A Conferência das Nações Unidas, por sua vez, reunindo-se em Estocolmo, em 1972, aprovou a Declaração de Estocolmo, primeiro documento internacional de vulto que firmou vinte e seis princípios na área ambiental, como por exemplo, poluição, avaliação ambiental e manejo de recursos naturais.

Com a Conferência de Estocolmo, foi criado o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, sendo este o principal resultado da Conferência. Com o decorrer do tempo esse programa teve maior relevância na ONU, passando a

coordenar o Fundo Mundial para o Meio Ambiente e discutir sobre meio ambiente em vários países.

Em 1974, no mês de novembro, foi criada a Lei nº 6.151, que constituiu o Plano Nacional de Desenvolvimento, e traçou diretrizes sobre o meio ambiente. No ano anterior, foi feito o Decreto nº 73.030/1973, que criou a Secretaria Especial do Meio Ambiente. Em 1975, foi instituído o Decreto-Lei nº 1.413, que estabeleceu sobre as áreas críticas de poluição no seu art. 4º, que deveria ser feito um zoneamento urbano, foi estabelecido no mesmo ano o Decreto nº 76.389, que prescreveram as áreas críticas de poluição.

No estado de São Paulo, no ano de 1976, surge a Lei nº 997, que “instituiu o Sistema de Prevenção e Controle da Poluição do Meio Ambiente, no Estado, sendo o seu Regulamento o Decreto nº 8.468, de 08.09.1976” (NAZO; MUKA, 2001, p.124).

Foram criados de 1971 até 1979, três planos de desenvolvimento, ocasionando redistribuição de terras, preocupação com a preservação ambiental, zoneamento industrial. No III Plano de Desenvolvimento teve a criação do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA. E em 1981, a Lei nº 6.938, conduziu mudanças, estabelecendo a Política Nacional para o Meio Ambiente. Como consequência da Conferência de Estocolmo de 1972, aqui no Brasil foi criado o Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, com a Lei nº 6.938/81.

A ONU, em 1983 criou a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, tem como objetivo elaborar uma agenda global que visava mudança, como consta na fala do presidente da Comissão (1991, p. 7):

[...] recomendar maneiras para que a preocupação com o meio ambiente se traduza em maior cooperação entre os países em desenvolvimento econômico e social e leve à consecução de objetivos comuns e interligados que considerem as inter-relações de pessoas, recursos, meio ambiente e desenvolvimento.

A Comissão se desempenhou para a realização da Conferência da Terra, ocorrida na cidade do Rio de Janeiro, conhecida como Rio-92 ou ECO-92, onde “diplomas legais internacionais importantes foram criados e que teve como consequência a aceleração e a difusão da preocupação pelos problemas ambientais, no País e fora dele” (NAZO; MUKAI, 2001, p. 130), conseguindo reunir mais 80% dos países do mundo, os quais tinham como objetivo defender o meio ambiente.

Em 1997, ocorreu a Conferência de Quioto, surgindo então o Protocolo de Quioto, propondo aos países industrializados reduzissem a emissão de gases tóxicos. Em 2002, ocorreu a Conferência Mundial sobre o Desenvolvimento Sustentável, conhecida como Rio+10, em Johannesburgo na África do Sul, para identificar e tentar solucionar os problemas que dificultaram os países de cumprir os objetivos tratados na Rio-92.

A Conferência de Bali (2007) e a de Copenhague (2009) vieram para aprimorar o Protocolo de Quioto, no entanto a Conferência de Copenhague não tem peso legislativo. Vinte anos após a estimada Rio-92, ocorreu a Rio+20 (2012), resultando no documento intitulado “O Futuro que Queremos”,

o documento foi aprovado porque reflete resultado consistente e equilibrado e constitui guia seguro e ambicioso para a agenda de integração das áreas econômica, social e ambiental nos próximos anos. (LAGO, 2013, p.172)

Contudo, foi com a Constituição Federal de 1988, que deu um avanço jurídico ao dedicar um capítulo específico, VI, ao Meio Ambiente. Mas ao longo da Carta, em diversos artigos demonstra responsabilidade da sociedade e do Estado para com o meio ambiente. Antunes (2014, p. 65), faz uma exposição mostrando a diferença da Constituição de 88 e as que antecederam,

Em 1988, buscou-se estabelecer uma harmonia entre os diferentes dispositivos voltados para a defesa do Meio Ambiente. A norma constitucional ambiental é parte integrante de um complexo mais amplo e podemos dizer, sem risco de errar, que ela faz a interseção entre as normas de natureza econômica e aquelas destinadas à proteção dos direitos individuais.

Pode-se concluir que, o homem sempre visou à questão econômica ao explorar os recursos naturais. Portanto, é imprescindível que cada vez mais o meio ambiente seja protegido e preservado contra as ações do homem, eis que este é o principal responsável pela destruição da natureza, e mesmo dependendo dos recursos naturais para a sua sobrevivência, utiliza o meio ambiente de forma irresponsável.

2 – A APLICAÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE O MEIO AMBIENTE NO BRASIL

A política ambiental no Brasil se desenvolveu graças ao processo internacional ambientalista que teve início na segunda metade do século XX, sendo precisamente durante a década de 1960. Com isso ocorre a criação das legislações e corporações designadas nas quatro últimas décadas do século XX.

É necessário identificar as quatro grandes vertentes dessa evolução para chegar ao que hoje se entende por políticas públicas ambientais, por meio dessas obteve conceitos, instrumentos, princípios sobre a defesa do meio ambiente.

Com a Conferência de Estocolmo de 1972, surgiu interesse no Brasil sobre o meio ambiente, com isso no ano de 1981 teve a primeira legislação ambiental brasileira, a Lei de Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/81), sendo esse o primeiro avanço no Brasil. Depois de cinco anos surgiu a lei que dispõe sobre a ação civil pública (Lei nº 7.347/85), demonstrando em seu conteúdo a defesa do meio ambiente, sendo essa o segundo avanço histórico.

Em 1988, inaugurou a Constituição Federal, a terceira vertente da evolução ambiental, a qual dedica um capítulo para o meio ambiente, e no decorrer apresenta outros artigos, tratando “das obrigações da sociedade e do Estado brasileiro com o meio ambiente” (ANTUNES, 2014, p. 64 e 65). Surgiram 10 anos após a CF/88, a Lei de Crimes Ambientais (Lei nº 9.605/98), trazendo em seu texto as sanções administrativas e penais para pessoas físicas e jurídicas que cometesse crimes contra o meio ambiente, considerado o quarto avanço histórico.

Conforme menciona Antunes (2015), existem as seguintes políticas públicas brasileiras que são ligadas ao meio ambiente sendo:

1. Política Nacional de Meio Ambiente (Lei no 6.938/1981);
2. Agrotóxicos (Lei no 7.802/1989);
3. Política Nacional de Recursos Hídricos (Lei no 9.433/97);
4. Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (Lei no 7.661/1988);
5. Proteção de Cavidades Subterrâneas (Decreto no 99.556/1990);
6. Política Agrícola (Lei no 8.171/1991);
7. Política Energética Nacional (Lei no 9.478/1997);
8. Política Nacional de Educação Ambiental (Lei no 9.795/1999);
9. Sistema Nacional de Unidades de Conservação (Lei no 9.985/2000);
10. Estatuto da Cidade (Lei no 10.257/2001);
11. Política Nacional de Diversidade Biológica (Decreto no 4.339/2002);

12. Política Nacional de Recursos do Mar (Decreto no 5.377, de 23 de fevereiro de 2005);

Milaré (2007, p. 285) afirma que as políticas públicas “não podem ser desconexas ou descoordenadas”, pois poderão tornar ineficazes. Para executar o que está disposto na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, além de cuidar da preservação, conservação, uso racional, fiscalização, controle e fomento dos recursos naturais foi necessário criar o IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Lei nº 7.735/89).

Portanto, a Política Nacional do Meio Ambiente é a lei que organiza a forma de proteção ambiental no Brasil, com isso, cria e estabelece a composição do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA). Sendo composto pelo Conselho de Governo, Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, a Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República (extinta, hoje é o Ministério do Meio Ambiente), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, órgãos ou entidades estaduais e municipais.

Diante da ineficiência dos dispositivos legais para assegurar o cumprimento das políticas públicas nas questões ambientais referentes à proteção e conservação, evidencia Ferreira (1998, p. 107):

As políticas públicas estão hoje a meio caminho entre um discurso atualizado e um comportamento social bastante predatório: por um lado, as políticas públicas tem contribuído para o estabelecimento de um sistema de proteção ambiental no país; mas, por outro, o poder público é incapaz de fazer cumprir aos indivíduos e às empresas uma proporção importante da legislação ambiental.

Nessa perspectiva, é importante ressaltar que a preservação do meio ambiente começa pelo ato individual, tornando-se ao mesmo tempo um ato coletivo, ou seja, a responsabilidade pela preservação e conservação do meio ambiente é de todos.

Quando se refere ao meio ambiente, uma das expressões mais conhecidas é o conteúdo do artigo 225 da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, *online*), que garante a todos o

direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as futuras e presentes gerações.

Com isso, o meio ambiente está em um nível constitucional, tendo um capítulo específico. Não resta dúvida de que o ambiente exerce um papel importante na vida do ser humano, seja no ambiente de trabalho, no familiar ou no lazer.

Pode-se destacar o Princípio do Ambiente Ecologicamente Equilibrado, o qual busca um meio ambiente equilibrado de forma que assegure a todos os seres humanos, uma boa qualidade de vida.

Segundo o Lima (2014, p. 30), o meio ambiente pode ser classificado em quatro categorias, sendo elas:

- a) Meio Ambiente Natural: elementos que existem mesmo sem influência do homem, ou seja, é o solo, a água, o ar, a fauna e a flora;
- b) Meio Ambiente Artificial: espaço construído pelo homem, na integração com a natureza. São as edificações e os espaços públicos abertos;
- c) Meio Ambiente Cultural: espaço construído pelo homem, na integração com a natureza, mas que detém um valor agregado especial. É o patrimônio histórico, arqueológico, artístico, paisagístico e cultural; e
- d) Meio Ambiente Trabalho: entende-se por trabalho o local que o ser humano desempenha suas atividades laborais.

Diante dessa classificação percebe-se a abrangência do que é o meio ambiente, ante a lei e o que é direito ambiental e como esse se funda para estimular o equilíbrio entre as partes envolvidas nesses meios, seja quais for. Para assegurar esse direito, foi imposto tanto ao Poder Público, quanto a coletividade, o dever de defendê-lo e preservá-lo.

O Estado tem responsabilidade em relação ao interesse coletivo, no qual forma os Direitos de Terceira Dimensão. Como prova a inserção das normas de meio ambiente na Carta Magna. Moraes (2002, p. 16 *apud* Lima, 2014, p. 34) sintetiza que “meio ambiente é um direito de 3ª geração estando suas regras vinculadas à proteção do coletivo desprotegido, do elemento geral sem posse”. Portanto, nota-se que o direito de terceira dimensão é um que pertence a todos, cabendo assim a todos preservar.

A relação entre meio ambiente e direito ambiental é indiscutível, visto que é “um ramo que regula as relações entre homem e meio ambiente, visando o surgimento de um modelo societário” (Lima, 2014, p. 32).

Os Municípios não figuram no caput do art. 24 da Constituição Federal, o que gera dúvida sobre a possibilidade de deliberarem em matéria ambiental.

Compete aos Municípios regulamentar sobre assuntos de interesse local e suplementar a legislação federal e estadual, no que couber. Essa é a dicção do art. 30, incisos I e II da Constituição Federal.

Para Freitas (1995, p.38-39):

A competência municipal existe e pode ser exercida, porém não com o alcance atribuído à União e aos Estados. Realmente, esta intenção não teve o constituinte, pois, expressamente, excluiu os Municípios do poder concorrente previsto no art. 24 da Lei Maior.

Dessa forma se torna relevante o estudo aqui apresentado para que se possam analisar as especificidades das políticas ambientais propostas no município de Goianésia - GO, assim como sua eficácia na preservação do meio ambiente e na conscientização da população, buscando colocar os interesses ambientais do município, num patamar que obedeça à lógica dos recursos naturais.

3 – POLÍTICAS PÚBLICAS NA CIDADE DE GOIANÉSIA VOLTADAS PARA O DESCARTE DE PNEUS INSERVÍVEIS

Com o uso dos pneus de borracha conduziu “a problemática do impacto ambiental, uma vez que a maior parte dos pneus descartados está abandonada em locais inadequados, gerando grandes transtornos para a saúde e a qualidade de vida humana” (Boletim Informativo da Bolsa de Reciclagem Sistema FIEP, JUL/AGO –2001, p. 3).

Segundo a Lei de Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº12.305/10), em seu artigo 3, XVI classifica resíduo sólido “como material, substância, objeto ou bem descartado resultante de atividades humanas em sociedade [...]”. Esta mesma lei, no que tange ao gerenciamento dos resíduos sólidos, responsabiliza de forma compartilhada o poder público, as empresas e a coletividade pela observância e a aplicabilidade da mencionada lei por meio de ações que vão desde da não geração de resíduos, redução, reutilização, reciclagem, tratamento e destinação final ambiental correta dos rejeitos produzidos no processo.

Destarte a regulamentação das Resoluções do CONAMA 258/99 e 301/02, como maneira de atenuar o impacto ambiental motivado pela destinação

inadequada dos pneus inservíveis, algumas prefeituras e empresas privadas estão progredindo no sentido ambiental, diante da compreensão de cada indivíduo e entidade, perante a responsabilidade ecológica, estão descartando corretamente os resíduos pneumáticos.

O CONAMA nas Resoluções 258/99 e 301/02, teve a preocupação de esclarecer e classificar os pneus pelo seu estado de uso, fazendo a seguinte classificação:

I – pneu ou pneumático: todo artefato inflável, constituído basicamente por borracha e materiais de reforço utilizados para rodagem de veículos;

II – pneu ou pneumático novo: aquele que nunca foi utilizado para rodagem sob qualquer forma, enquadrando-se, para efeito de importação, no código 4011 da Tarifa Externa Comum – TEC;

III – pneu ou pneumático reformado: todo pneumático que foi submetido a algum tipo de processo industrial com o fim específico de aumentar sua Vida útil de rodagem em meios de transporte, tais como recapagem, recauchutagem ou remoldagem, enquadrando-se, para efeitos de importações, no código 4012.10 da TEC;

IV – pneu ou pneumático inservível: aquele que não mais se presta a processo de reforma que permita condição de rodagem adicional. (grifo nosso)

Com essas resoluções o governo passou a exigir das empresas fabricantes e importadoras uma destinação adequada para os pneus, cobrando também do IBAMA, que instituiu instrumentos para fiscalizar as atividades dessas empresas.

Segundo a Lei 12.305/10 no art. 31, a responsabilidade será compartilhada entre os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes pela coordenação e destinação final dos resíduos de forma correta conforme o programa de logística reversa. Segundo a Resolução 416/2009 do CONAMA são destinadas as seguintes obrigações:

Art. 1º As empresas fabricantes e as importadoras de pneumáticos ficam obrigadas a coletar e dar destinação final, ambientalmente adequada, aos pneus inservíveis existentes no território nacional, na proporção definida nesta resolução relativamente às quantidades fabricadas e/ou importadas. Parágrafo único. As empresas que realizam processos de reforma ou de destinação final ambientalmente adequada de pneumáticos ficam dispensadas de atender ao disposto neste artigo, exclusivamente no que se refere à utilização dos quantitativos de pneumáticos coletados no território nacional. A responsabilidade total sobre a destinação final dos produtos é dos importadores, ou fabricantes, eles terão de tomar decisões que não causem impacto ao meio ambiente, reciclando ou dando o devido fim aos materiais inservíveis. (BRASIL, 2009, *online*)

De acordo com os autores Lagarinhos e Tenório (2013), após a resolução acima citada os fabricantes se viram obrigados a implementar, em cidades com a população acima de 100 mil habitantes, pontos de coleta.

Art. 8º Os fabricantes e os importadores de pneus novos, de forma compartilhada ou isoladamente, deverão implementar pontos de coleta de pneus usados, podendo envolver os pontos de comercialização de pneus, os municípios, borracheiros e outros.

§ 1º Os fabricantes e os importadores de pneus novos deverão implantar, nos municípios acima de 100.000 (cem mil) habitantes, pelo menos um ponto de coleta no prazo máximo de até 01 (um) ano, a partir da publicação desta Resolução.

Com essa determinação as grandes empresas nacionais reuniram e criaram a Reciclanip em 2007, para consolidar o programa nacional de coleta e destinação de pneus inservíveis, sendo uma entidade sem fins lucrativos que busca através de parcerias com convênios e prefeituras a coleta de pneus que não servem mais. As atividades atendem a resolução 416/09 do CONAMA, que regulamenta a coleta e destinação dos pneus inservíveis.

É nesse momento que vigora a responsabilidade das políticas públicas municipais, criando ecopontos móveis em lugares estratégicos na cidade para que o serviço de limpeza pública leve até o ponto de coleta. O poder público é o responsável pelas etapas de acondicionamento e disponibilização para coleta, tratamento e disposição final ambientalmente adequada de rejeitos sólidos que não pode ser reaproveitado (PNRS, 2010).

Existem no Brasil 1.723 pontos de coleta (IBAMA, 2017), no estado de Goiás existem 71 ecopontos. Esses pontos de coleta conforme elucidado pela Reciclanip são:

locais disponibilizados e administrados pelas Prefeituras Municipais, para onde são levados os pneus recolhidos pelo serviço municipal de limpeza pública, ou aqueles levados diretamente por borracheiros, recapadores, descartados voluntariamente pelo munícipe, etc.

Por meio da parceria de convênio, a Reciclanip fica responsável por toda gestão da logística de retirada dos pneus inservíveis do Ponto de Coleta e pela destinação ambientalmente adequada deste material em empresas destinadoras licenciadas pelos órgãos ambientais competentes e homologados pelo Ibama. (RECICLANIP, *online*)

A cidade de Goianésia faz parte de um desses pontos apesar de não ter o número populacional exigido, existe no município uma empresa transportadora

privada que consolidou parceria junto à Reciclanip, fazendo assim, de suas dependências um ponto de coleta.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, pode-se notar que a logística reversa de pneus inservíveis está estritamente relacionada ao meio ambiente, sendo consolidado devido as Resoluções do CONAMA e a Lei de Política Nacional de Resíduos Sólidos. Dessa maneira, as fabricantes e importadores de pneumáticos passam a ser responsáveis pela destinação final dos pneus inservíveis, conseqüentemente surgiu a necessidade de uma ação conjunta no sentido de criar um mecanismo.

Assim, com a junção dos fabricantes e importadores surgiu a Reciclanip em 2007, tendo como finalidade “a coleta e destinação de pneus inservíveis no Brasil” (RECICLANIP, *online*). Com o auxílio dos dados da Reciclanip e do IBAMA, foi possível observar as localizações de pontos de coleta de destinação final de pneus inservíveis.

Apesar de não existirem políticas públicas voltadas para o descarte de pneus inservíveis na cidade de Goianésia, o município é uma exceção da Resolução 416/09, pois o número populacional não chega a 70 mil habitantes. De acordo com o texto estabelecido no art. 8º, §1º da resolução citada acima, os fabricantes e importadores de pneus novos deverão implementar pontos de coleta nos municípios acima de 100 mil habitantes. Conforme relatório do IBAMA existe um ponto de coleta em Goianésia.

Esse ponto de coleta descrito no relatório do IBAMA, é o depósito da empresa Pneus Neto, localizado na Rua 2 no Setor Sul, apesar de não receber ajuda da prefeitura para o transporte e ajuntar esses pneus, a empresa Pneus Neto conta com a colaboração da SUCAM e dos borracheiros da cidade, os quais levam até a empresa os pneus e de lá são encaminhados para a destinação final.

Pode-se observar neste estudo que muito ainda necessita ser feito para que os números de pneus reciclados continuem a crescer. O fato de que existem 1723 pontos de coleta de pneus inservíveis no Brasil e 71 cadastrados no estado de Goiás, mostra o tamanho do desafio que a Reciclanip, as Prefeituras Municipais e

empresas privadas possuem para melhorar o resultado da reciclagem dos pneumáticos de forma ambientalmente correta.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, P. B. **Direito Ambiente**. 16ª Ed. São Paulo – SP: Atlas, 2014.

ANTUNES, P. B. **Manual de Direito Ambiental**. 6ª Ed. São Paulo – SP: Atlas, 2015.

BRASIL. **Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1934**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm. Acesso em: 20 de fev. de 2018.

BRASIL. **Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 23 de fev. de 2018.

BRASIL. **Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850**. Dispõe sobre as terras devolutivas do Império. Dada no palácio do Rio de Janeiro aos 18 dias do mês de setembro de 1850, 29º da Independência e do Império.

BRASIL. **Política Nacional de Resíduos Sólidos** - Lei nº 12.305, 02 de agosto de 2010. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12305.htm. Acesso em: 22 mai. 2018.

BULOS, U. L. **Curso de Direito Constitucional**. 6ª ed. São Paulo – SP: Saraiva, 2011.

CARVALHO, D. W. **Dano Ambiental Futuro: A Responsabilidade Civil Pelo Risco Ambiental**. Rio de Janeiro – RJ: Forense Universitária, 2008.

COMISSÃO MUNDIAL SOBRE O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso Futuro Comum**. 2º Ed., Rio de Janeiro – RJ, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1991. <https://www.passeidireto.com/arquivo/22840421/relatorio-brundtland--nosso-futuro-comum-fgv-1991>. Acesso em: 26 de mar. de 2018.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. **Resolução CONAMA nº 258, de 26 de agosto de 1999**. Determina que as empresas fabricantes e as importadoras de pneumáticos ficam obrigadas a coletar e dar destinação final ambientalmente adequada aos pneus inservíveis. Publicada no DOU no 230, de 2 de dezembro de 1999. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=258>. Acesso em: 24 mai. 2009.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. **Resolução CONAMA nº 301, de 21 de março de 2002**. Altera dispositivos da Resolução no 258, de 26 de agosto de 1999, que dispõe sobre Pneumáticos. Publicada no DOU no 166, de 28 de agosto de 2003. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res02/res30102.xml>. Acesso em: 24 mai. 2009.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. **Resolução CONAMA nº 416, de 30 de setembro de 2009**. Dispõe sobre a prevenção à degradação

ambiental causada por pneus inservíveis e sua destinação ambientalmente adequada, e dá outras providências. Disponível em:
<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=616>. Acesso em: 24 mai. 2018.

FERREIRA, L. C. **A questão ambiental: sustentabilidade e políticas públicas no Brasil**. São Paulo – SP: Editora Bom Tempo, 1998.

FREITAS, Passos V. **Direito Administrativo e Meio Ambiente**. 3ª Ed. Curitiba: Juruá, 1995

GONÇALVES, C. W. P. Formação Sócio – espacial e Questão Ambiental no Brasil. In: BECKER, B. K. et. al (Orgs). **Geografia e Meio Ambiente no Brasil**. São Paulo – SP: Hucitec, 1995.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS (IBAMA). **Relatório pneumáticos 2017**. Disponível em:
<http://ibama.gov.br/phocadownload/pneus/relatoriopneumaticos/ibama-relatorio-pneumaticos-2017-nov.pdf>. Acesso em: 15 abr. 2018.

LAGARINHOS, Carlos A. F.; TENÓRIO, Jorge A. S. **Logística reversa dos pneus usados no Brasil**. Polímeros. São Carlos – SP, v. 23, n. 1, p. 49-58, 2013.

LAGO, A. A. C. **Conferências de Desenvolvimento Sustentável**. Brasília – DF: FUNAG, 2013.

LIMA, F. W. **Manual de Direito Ambiental**. 1ª Ed. Guarulhos – SP: Editora Edijur, 2014.

MILARE, E. **Direito do Ambiente**. 5ª Ed. São Paulo – SP: Revista dos Tribunais, 2007.

NARDINI, M. J. **Da Responsabilidade Penal da Empresa Agrária nos Delitos Ambientais**. Dissertação (Mestrado em Direito Agrário) Faculdade de Direito, Universidade Federal de Goiás, Goiânia – GO, 2000.

NAZO, G. N.; MUKAI, T. **O Direito Ambiental no Brasil: Evolução Histórica e a Relevância do Direito Internacional do Meio Ambiente**. Rio de Janeiro – RJ, 2001.

RECICLANIP. **Pontos de Coleta de Pneus no Brasil**. Disponível em:
<http://www.reciclanip.org.br/v3/>. Acesso em: abr. 2018.