



SONDAGEM AMBIENTAL DO TRANSPORTE

RELATÓRIO DE
PESQUISA

CNT
SEST SENAT
DESPOLUIR



DESPOLUIR
PROGRAMA AMBIENTAL DO TRANSPORTE



SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	05
2. METODOLOGIA	06
3. ANÁLISE DOS RESULTADOS	07
3.1 CARACTERIZAÇÃO DAS EMPRESAS	07
3.1.1 Região e Setor de Atuação	07
3.1.2 Tamanho e Idade Média da Frota	08
3.1.3 Porte das Empresas	09
3.2 CONFORMIDADE AMBIENTAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	10
3.2.1 Relação com a Estrutura Ambiental Brasileira	10
3.2.2 Cumprimento da Legislação Ambiental	11
3.3 AÇÕES AMBIENTAIS NAS EMPRESAS DE TRANSPORTE	14
3.3.1 Empresas com Certificação Ambiental	15
3.3.2 Empresas sem Certificação Ambiental	17
3.3.3 Investimentos em Ações Ambientais	19
3.4 PROGRAMA DESPOLUIR E AS EMPRESAS DE TRANSPORTE	20
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	21
ANEXO A: FORMULÁRIO DE PESQUISA	22
ANEXO B: FEDERAÇÕES PARTICIPANTES	26

1. APRESENTAÇÃO

A CNT - Confederação Nacional do Transporte e o SEST SENAT têm entre suas prioridades o desenvolvimento de ações ambientais. Dessa forma, como parte de seus objetivos, está a conscientização ambiental e a adoção de procedimentos que diminuam os impactos ambientais advindos das atividades do setor de transporte. A pró-atividade da CNT e do SEST SENAT na responsabilidade ambiental fica comprovada pela implantação, em julho de 2007, do Programa Ambiental do Transporte, o DESPOLUIR.

A execução do DESPOLUIR expressa o reconhecimento da importância do engajamento do setor de transporte na luta pela conservação ambiental, por meio do apoio para a construção de um desenvolvimento sustentável, entendido como aquele socialmente justo, economicamente viável e ambientalmente equilibrado.

Assim, por acreditar no valor do desenvolvimento de trabalhos eficientes, conscientes e responsáveis nas áreas de transporte, gestão, capacitação e meio ambiente, a CNT realizou a pesquisa “Sondagem Ambiental do Transporte”. O objetivo é conhecer as ações ambientais desenvolvidas pelas empresas de transporte rodoviário, visando subsidiar a estruturação de projetos e ações estratégicas a serem desenvolvidas no âmbito do DESPOLUIR, de forma a atender as necessidades e as expectativas das empresas e da sociedade em relação à contribuição do setor para a melhoria do meio ambiente.

O presente relatório apresenta os resultados da referida pesquisa realizada em 649 empresas de transporte rodoviário de cargas e de passageiros. A pesquisa foi dirigida pela equipe da Coordenação Nacional do DESPOLUIR e contou com a valiosa colaboração das Federações participantes do programa na divulgação e sensibilização das empresas.

2. METODOLOGIA

A pesquisa foi realizada no período de abril a junho de 2010 e teve como público-alvo empresas de transporte rodoviário, incluindo as de carga geral, cargas perigosas, passageiros rodoviários, passageiros urbanos e também algumas empresas que não tinham no transporte a sua atividade principal, mas cuja frota de veículos era significativa.

Para compor uma amostra representativa do setor de transporte rodoviário brasileiro, foi feito um sorteio aleatório das transportadoras, ponderado por estado. Então, as empresas foram contatadas e sensibilizadas de forma direta pela CNT, pelas Federações participantes do DESPOLUIR e pelas unidades do SEST SENAT.

A participação se deu por meio do preenchimento de um formulário eletrônico de pesquisa, disponibilizado via Internet no site do DESPOLUIR (Anexo A). Algumas empresas, com dificuldades de acesso à Internet, preencheram formulários impressos. Obteve-se a participação de 649 transportadoras, distribuídas em 224 municípios das 27 unidades da Federação, garantindo dessa forma intervalo de confiança de 95% e margem de erro amostral de 3,8%.

O instrumento de coleta de dados abordou pontos relativos à estrutura das empresas, à relação com os órgãos ambientais e à autoavaliação quanto a gestão ambiental. O preenchimento do formulário foi feito por proprietários, diretores, gerentes ou profissionais com amplo conhecimento da rotina administrativa, operacional e ambiental da empresa, garantindo, assim, a fidedignidade das informações.

3. ANÁLISE DOS RESULTADOS

As respostas obtidas foram consolidadas em um banco de dados e, a partir de uma análise estatística e do processamento das informações, foi possível obter subsídios quanto às características empresariais dos participantes vis-à-vis seu domínio e a participação quanto aos conceitos, parâmetros e processos da gestão ambiental, conforme poderá ser visto nos resultados apresentados a seguir.

3.1 CARACTERIZAÇÃO DAS EMPRESAS

O perfil das 649 transportadoras foi identificado a partir dos seguintes parâmetros: região e setor de atuação; tamanho e idade média da frota e porte das empresas, este determinado pelo número de funcionários e pelo faturamento anual bruto.

3.1.1 Região e Setor de Atuação

Agrupando as empresas por região, 90% das transportadoras pesquisadas estão concentradas nas regiões Sudeste, Sul e Nordeste (Gráfico 1).

Em virtude de algumas transportadoras atuarem simultaneamente em mais de um setor, levou-se em consideração a principal atividade por elas exercida. Os resultados obtidos foram: 279 (43%) pertencem ao setor de transporte de cargas gerais, 72 (11%) ao de transporte de cargas perigosas, 200 (31%) ao de transporte urbano de passageiros e 98 (15%) ao transporte rodoviário de passageiros (Gráfico 2).

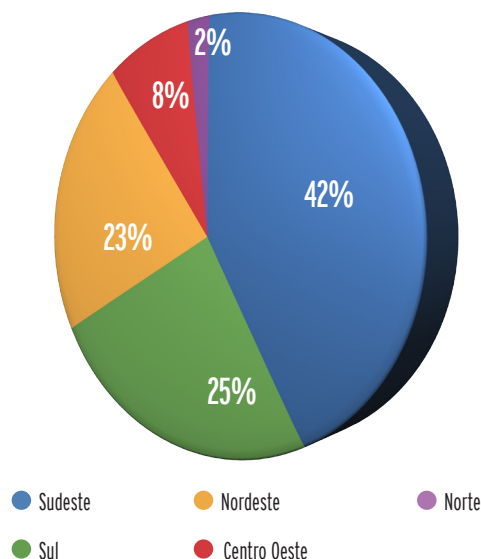


Gráfico 1: Distribuição das empresas por região

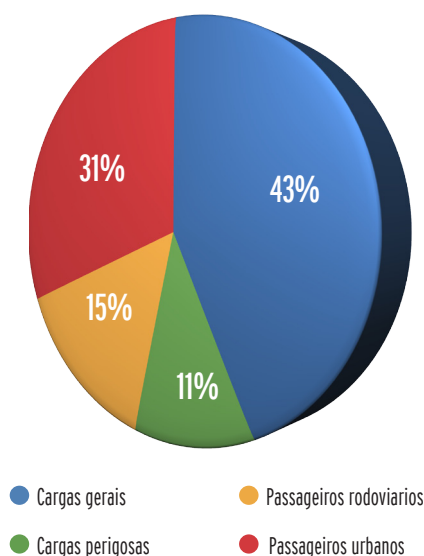


Gráfico 2: Distribuição das empresas por setor

3.1.2 Tamanho e Idade Média da Frota

Analisando comparativamente os dados por setor de atuação, notou-se que a frota das empresas de cargas é menor que a de passageiros: 54% das empresas de cargas possuem até 40 veículos e, por outro lado, 58% das de passageiros possuem mais de 70 veículos (Gráfico 3).

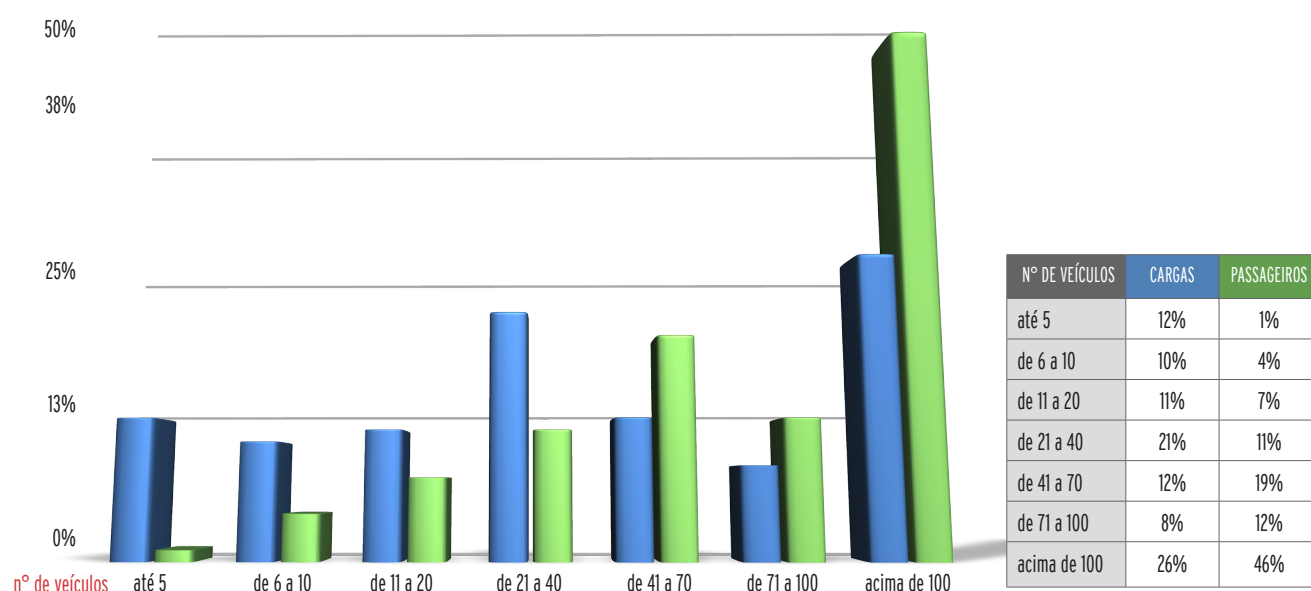


Gráfico 3: Tamanho da frota das empresas

A pesquisa mostrou que a idade média ponderada da frota das empresas pesquisadas é baixa, sendo de 5,8 anos para as de carga e 6,2 anos para as de passageiros. A Tabela 1 mostra que 56% das empresas possuem uma frota jovem, de até 5 anos de uso. Esse dado parece conflitar com dados estatísticos oficiais sobre o tema que apontam uma idade média maior que 17 anos para os caminhões. Entretanto, é preciso registrar que, como uma pesquisa dirigida, essa sondagem alcançou apenas empresas, e não caminhoneiros autônomos, detentores de uma frota antiga que corresponde a mais da metade da frota do transporte de carga do país, conforme dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Tabela 1: Idade média da frota

Classificação	Cargas		Passageiros		Total	
	Empresas	%	Empresas	%	Empresas	%
Até 5 anos	222	63	145	49	367	56
Entre 5,1 e 10 anos	107	30	130	44	237	37
Entre 10,1 e 15 anos	17	5	20	6	37	6
Acima de 15 anos	5	2	3	1	8	1
Total	351	100	298	100	649	100

3.1.3 Porte das Empresas

Para identificar o porte das empresas, foi levantado o número de funcionários e o faturamento anual, utilizando-se, respectivamente, os parâmetros do Sebrae (Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas) e do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

De acordo com o número de funcionários, 62% das empresas podem ser classificadas como grandes (Tabela 2). No setor de passageiros, esse percentual é ainda maior (82%).

Porém, considerando o faturamento anual, observou-se que 64% possuem faturamento inferior a R\$10,5 milhões por ano. De acordo com critérios do BNDES, estas são consideradas pequenas empresas e podem usufruir de linhas de crédito com juros diferenciados. De acordo com os resultados da pesquisa, as empresas de passageiros são as que apresentam maior faturamento, especialmente as de transporte rodoviário, em que 51% faturam mais de R\$10,5 milhões por ano (Tabela 3). Vale destacar que somente 524 (81%) empresas prestaram essa informação.

Tabela 2: Porte da empresa por número de funcionários							
Classificação	Funcionários	Cargas		Passageiros		Total	
		Empresas	%	Empresas	%	Empresas	%
Micro	até 9	31	9	3	1	34	5
Pequena	10 a 49	103	29	28	9	131	20
Média	50 a 99	60	17	25	8	85	13
Grande	100 ou mais	157	45	242	82	399	62
Total		351	100	298	100	649	100

Tabela 3: Porte da empresa por faturamento anual						
Faturamento (R\$)	Cargas		Passageiros		Total	
	Empresas	%	Empresas	%	Empresas	%
Até 240 mil	33	11	9	4	42	8
Entre 240 mil a 1,2 milhão	83	27	29	13	112	21
Entre 1,2 a 10,5 milhões	110	35	74	35	184	35
Acima de 10,5 milhões	84	27	102	48	186	36
Total	310	100	214	100	524	100

3.2 CONFORMIDADE AMBIENTAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

A pesquisa investigou o conhecimento e o relacionamento das empresas com os órgãos e conselhos ambientais, bem como o conhecimento e o atendimento das normas ambientais aplicadas ao setor.

3.2.1 Relação com a Estrutura Ambiental Brasileira

A estrutura ambiental brasileira é bastante complexa. Composta por órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, além de fundações, conselhos e institutos criados pelo Poder Público, responsáveis pela proteção e melhoria da qualidade ambiental.

Mesmo com a existência de inúmeros órgãos com competência para estabelecer normas de uso e comportamento ambiental, que aumentam a dificuldade do relacionamento das empresas para correta gestão ambiental, a pesquisa demonstrou que em geral o grau de conhecimento relativo à existência de órgãos ambientais é alto, sobretudo do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), que, por exercer atividades de fiscalização, acaba obtendo maior notoriedade (Gráfico 4).

ESTRUTURA AMBIENTAL BRASILEIRA

A estrutura ambiental brasileira é composta por órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, além de fundações, conselhos e institutos criados pelo Poder Público, que constituem o Sisnama (Sistema Nacional do Meio Ambiente).

I - Órgão superior: o CSMA (Conselho Superior do Meio Ambiente), com a função de assessorar o presidente da República na formulação da política nacional e nas diretrizes governamentais para o meio ambiente e os recursos ambientais. Esse conselho não foi instituído e nem se reuniu para o cumprimento de suas funções.

II - Órgão Consultivo e Deliberativo: o Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente), com funções legais de assessorar, estudar e propor diretrizes políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais, e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida;

III - Órgão Central: Ministério do Meio Ambiente, com funções de formular, planejar, coordenar, supervisionar e controlar a política nacional e as diretrizes governamentais para o meio ambiente.

IV - Órgãos executores: Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), com a função de executar e fazer executar as políticas e diretrizes governamentais definidas para o meio ambiente. Para dar um foco mais específico à conservação na gestão ambiental federal, foi criado o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) por meio da Lei nº 11.516, de 28 de agosto de 2007. O ICMBio tem a atribuição de realizar a gestão de 304 unidades de Conservação (atualmente), propor a criação de novas áreas protegidas e apoiar aproximadamente 500 RPPN (Reservas Particulares do Patrimônio Natural). A instituição ainda é responsável por definir e aplicar estratégias para recuperar o estado de conservação das espécies ameaçadas por meio dos Centros Especializados de Pesquisa e Conservação.

V - Órgãos Seccionais: os órgãos ou entidades estaduais responsáveis pela execução de programas, projetos e pelo controle e fiscalização de atividades capazes de provocar a degradação ambiental;

VI - Órgãos Locais: os órgãos ou entidades municipais, responsáveis pelo controle e fiscalização dessas atividades nas suas respectivas jurisdições.

De acordo com as normas vigentes, os estados, na esfera de suas competências e na área de suas jurisdições, elaborarão normas supletivas e complementares e padrões relacionados com o meio ambiente, observados os que forem estabelecidos pelo Conama. Os municípios, observados as normas e os padrões federais e estaduais, também poderão, conforme as políticas estaduais, elaborar normas. Dessa forma, há os conselhos estaduais e os conselhos municipais, estruturados à semelhança do Conama, bem como autarquias e secretarias estaduais com funções específicas de atuação, tais como as do Ministério de Meio Ambiente e do Ibama.

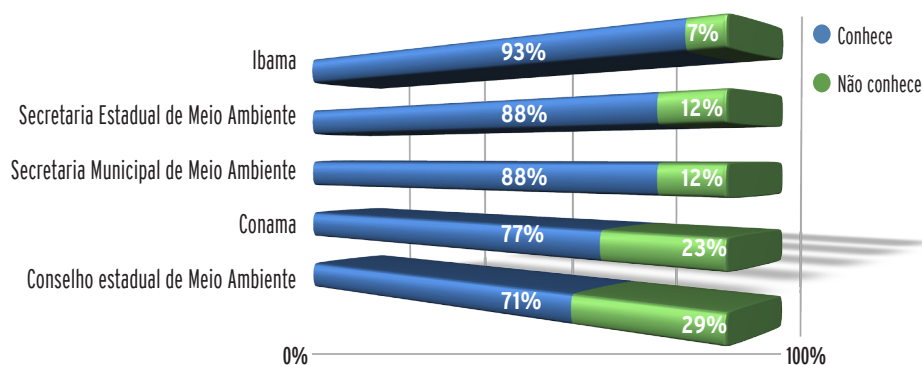


Gráfico 4: Conhecimento dos órgãos ambientais

A forma mais adequada de participação das empresas nos conselhos de meio ambiente é por meio de suas entidades representativas, confederação, federações, associações e sindicatos. Empresas que assim atuam demonstram conhecimento sobre o papel da representação coletiva, pois os conselhos formulam políticas para todo o setor, e não apenas para uma empresa, sendo que a participação direta pode distorcer a política ambiental sob o entendimento específico de suas características de operação em detrimento de todas as demais. De acordo com a pesquisa, 3% das empresas participam diretamente e 36% participam indiretamente nos conselhos de meio ambiente por meio de suas entidades representativas, conforme demonstrado no Gráfico 5.

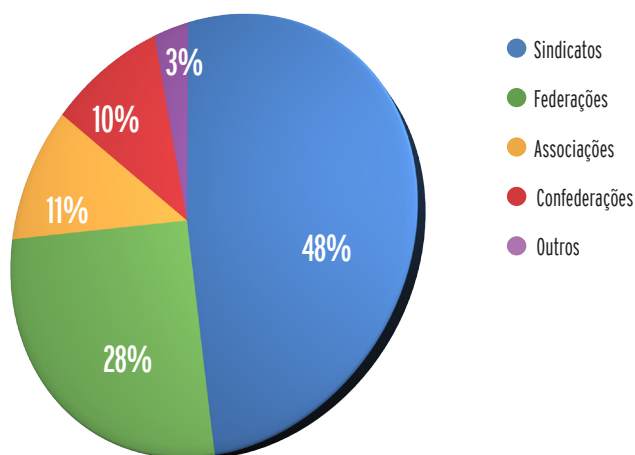


Gráfico 5: Forma de participação indireta nos conselhos de meio ambiente

Por outro lado, 61% não participam direta ou indiretamente. Esse fato pode indicar o desconhecimento das empresas do impacto dos conselhos ambientais sobre o setor de transportes, enquanto definidores de normas e padrões de qualidade ambiental: emissões atmosféricas, descartes de efluente e resíduos etc.

3.2.2 Cumprimento da Legislação Ambiental

A legislação ambiental brasileira é tida como uma das mais completas dos países em desenvolvimento, sendo responsável por um controle eficiente e amplo das atividades econômicas, evitando a degradação e proporcionando significativas melhorias na qualidade ambiental de áreas urbanas e rurais.

Deve-se ressaltar que o Brasil tem dimensões continentais, com diversidades socioculturais e naturais gigantescas, além de reger-se por um federalismo trino (União, estados e municípios) com independência administrativa entre os entes federados, propiciando uma sobreposição de competências dos órgãos ambientais, que necessita ser melhor regulamentada.

Tais características, associadas à predominância de uma política ambiental de comando-e-controle (normas restritivas e punição) sem dar ainda a devida importância às normas de incentivos econômicos para a maior eficiência ambiental, comuns em países desenvolvidos, transformam o arcabouço legal num conjunto de normas muito complexo. São regras numerosas, às vezes antagônicas e, não raro, afastadas de qualquer senso prático de aplicação, por estarem desvinculadas da realidade física e social da região na qual deveria ser aplicada.

De acordo com a pesquisa, mais de 93% das empresas alegam possuir um conhecimento mediano ou elevado sobre as leis aplicáveis à sua atividade. Entretanto, 21% dessas empresas afirmam não possuir nenhum relacionamento formal com os órgãos ambientais para cumprimento das normas. Tal índice confirma o baixo grau de conhecimento dessas empresas, sobre a relação das atividades empresariais que exercem com as normas reguladoras da política ambiental e a complexidade do arcabouço jurídico vigente.

Analisando mais detalhadamente, conclui-se que as empresas possuidoras de um SGA (Sistema de Gestão Ambiental) apresentam índices de autoavaliação superiores aos das transportadoras que realizam apenas boas práticas, que, por sua vez, são superiores às que não realizam qualquer tipo de ação ambiental. Entretanto, em todos os cenários, percebe-se uma superestimação do real conhecimento das transportadoras quanto às leis que impactam em suas atividades, o que pode ser justificado, como já posto, pelo mero desconhecimento de suas obrigações regulamentares.

Da mesma forma, apesar da indicação de um elevado grau de conhecimento, seja do órgão responsável ou das existências das normas, a maioria das transportadoras (57%) apresenta um grau de dificuldade de mediano a alto para cumprir as exigências ambientais do transporte. Alegam como principais dificuldades: a ineficiência dos órgãos ambientais (28%), os altos custos de adequação às normas (22%), a burocracia (15%), entre outros, conforme se verifica na Tabela 4.

Tabela 4: Dificuldades no atendimento legal

Principais Dificuldades Apontadas	Total
Ineficiência dos órgãos governamentais	28%
Alto custo para a adequação normativa	22%
Excesso de burocracia	15%
Falta de estrutura para a gestão de resíduos	12%
Complexidade da legislação	8%
Dificuldade na obtenção do licenciamento ambiental	7%
Desconhecimento da legislação	3%
Inexistência de um sistema unificado de gestão ambiental	3%
Conscientização dos colaboradores	1%
Outros	1%

Observou-se que, infelizmente, a maioria dos problemas apontados tem alguma relação com os órgãos ambientais. Foram comuns relatos de excesso de exigências com prazos reduzidos para cumprimento, demora na análise dos documentos preventivos e com rápida ação de punição, além de falta de orientação e conscientização do transportador quanto às normas aplicáveis ao seu negócio, entre outros.

Ponto que merece especial atenção é a contínua mudança da legislação, em seus diferentes níveis (municipal, estadual e federal), tornando a operacionalização das empresas que atuam em escala nacional vulnerável a multas e autuações indesejáveis e absolutamente involuntárias. Deve-se considerar a dificuldade dessas empresas de se manterem atualizadas, uma vez que é oneroso ter uma equipe legislativa ou a contratação de empresa especializada em acompanhar a evolução das leis.

O custo para adequação às regulamentações também é grande fator impeditivo para as empresas cumprirem as exigências ambientais. Há, em muitos casos, sobreposição de órgãos e leis, o que torna complexo o entendimento e a aplicabilidade da legislação. Muitas empresas são antigas, e o custo para adequar sua estrutura física às novas exigências é outro grande complicador, especialmente considerando que não há, associada a uma política corretiva, qualquer política educativa ou de incentivo.

A pesquisa revela ainda que um grande problema enfrentado pelas transportadoras é a gestão de resíduos. O custo do descarte ambientalmente adequado é alto, e faltam empresas especializadas e ambientalmente licenciadas para executar determinados descartes, sobretudo em áreas mais distantes dos grandes centros e nas regiões Norte e Nordeste. Ademais, muitas empresas que operam em escala nacional, possuem filiais em cidades que não estão ambientalmente estruturadas para cumprir as exigências requeridas pela legislação. Espera-se que a recém-promulgada Lei nº 12.305/10, que dispõe sobre a Política Nacional de Resíduos Sólidos, e seu decreto regulamentador unifiquem as normas e os procedimentos a nível nacional de modo a facilitar a gestão de resíduos em especial das empresas com atuação em diferentes estados e regiões do Brasil.

As licenças de operação ambientais dos estabelecimentos e de transporte e destinação das cargas transportadas também são entraves ao cumprimento legal. Seus custos são considerados elevados e não há uma licença nacional que seja válida para todos os estados, sendo necessárias, em muitos casos, licenças específicas para cada estado. Essa exigência onera muito o custo para as empresas de transporte, sobretudo as de cargas perigosas. Além disso, a burocracia de documentos, exigências e taxas para se retirar e manter o licenciamento ambiental são pontos de entrave e de dificuldades que ficaram muito evidentes na pesquisa.

Em percentual menor, foi apontada como fator complicador para a conformidade ambiental das empresas, a conscientização da sociedade (e consequentemente dos colaboradores) sobre a importância da conservação do meio ambiente.

A falta de orientação e apoio mais efetivo dos órgãos ambientais e a necessidade de que as leis e normas levem em consideração o tamanho das empresas, constituem-se, portanto, nos principais problemas para inadequação ambiental.

3.3 AÇÕES AMBIENTAIS NAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

A pesquisa investigou as ações de conservação do meio ambiente que as empresas adotam, bem como seus interesses, dificuldades e investimentos realizados nessa área.

Ficou claro que a questão ambiental está cada vez mais integrada ao planejamento das empresas. Cerca de 89% das empresas pesquisadas realizam alguma ação relacionada à conservação do meio ambiente (Tabela 5), sendo que as transportadoras de grande porte adotam tais medidas em maior proporção em relação às de pequeno ou médio porte (Tabela 6).

Tabela 5: Ações ambientais nas empresas de transporte

Tipo de ação ambiental praticada	Cargas		Cargas perigosas		Passageiro rodoviário		Passageiro urbano		Total	
	Empresas	%	Empresas	%	Empresas	%	Empresas	%	Empresas	%
Apenas boas práticas ambientais	155	56	3	4	68	70	142	71	368	57
Possui um Sistema de Gestão Ambiental	77	27	68	95	17	17	47	24	209	32
Não realiza	47	17	1	1	13	13	11	5	72	11
Total	279	100	72	100	98	100	200	100	649	100

Tabela 6: Tipo de ação ambiental praticada x frota de veículos

Tipo de ação ambiental praticada	Boas práticas ambientais		Possui um SGA		Não realiza		Total	
	Empresas	%	Empresas	%	Empresas	%	Empresas	%
Frota de veículos								
até 5 veículos	23	6	3	1	17	24	43	7
de 6 a 10 veículos	26	7	8	4	13	18	47	7
de 11 a 20 veículos	30	8	23	11	7	10	60	9
de 21 a 40 veículos	64	17	34	16	11	15	109	17
de 41 a 70 veículos	72	20	23	11	4	6	99	15
de 71 a 100 veículos	33	9	24	12	6	8	63	10
acima de 100 veículos	120	33	94	45	14	19	228	35
Total	368	100	209	100	72	100	649	100

Observando-se a atuação das empresas por região geográfica, percebeu-se que aquelas localizadas nas regiões Sudeste e Sul são as que mais adotam procedimentos ambientais. As empresas das regiões Norte e Centro-Oeste apresentaram o menor percentual de empreendimentos que adotam tais práticas.

Das transportadoras que realizam alguma atividade ambiental, apenas 32% possuem um SGA.

Esse cenário identifica que as iniciativas ambientais estão relacionadas às características setoriais, ao porte das transportadoras predominantes na região e ao nível de exigência dos órgãos e sociedade local.

3.3.1 Empresas com Certificação Ambiental

As certificações ISO 14001 e Sassmaq (Sistema de avaliação de segurança, saúde, meio ambiente e qualidade) são as duas principais certificações ambientais adotadas pelas empresas de transporte, reconhecidamente creditadas por todos os órgãos ambientais e pela sociedade.

Das empresas que possuem um SGA, a grande maioria (62%) é certificada. A certificação do Sassmaq é a mais incidente (69%), seguida da certificação ISO 14001 (22%), como mostra a Figura 1.



Empresas com SGA

Certificadas: 62% (129)

→ SASSMAQ: 69% (89)

→ ISO 14001: 22% (28)

→ Outros: 9% (12)

Não Certificadas: 38% (80)

→ Baseiam-se na ISO 14001: 69% (55)

→ Outros: 31% (25)

Figura 1 : Caracterização das empresas que possuem SGA

A pesquisa revela também que mais de 90% das empresas, cuja principal atividade é o transporte de cargas perigosas, e 14% das que transportam cargas gerais possuem o Sassmaq. A busca pela certificação se dá, sobretudo, pelo fato de a Abiquim (Associação Brasileira da Indústria Química) exigir que todos os embarcadores afiliados à entidade contratem apenas transportadores certificados, como comprovação da oferta de um serviço de operação de logística qualificado e seguro.

Nesse contexto, merece especial atenção o fato de que para as empresas de cargas, sobretudo cargas perigosas, o Sassmaq é a principal exigência ambiental para seus embarcadores. Muitas delas, portanto, consideram que a certificação Sassmaq aliada à certificação ISO 9001 ou somente a ISO 9001, em conjunto com uma política empresarial ambiental, são mais que suficientes para atender às exigências do mercado e estar em conformidade com as normas ambientais vigentes.

Já no setor de transporte de passageiros, a certificação ambiental mais incidente é a ISO 14001, conforme Gráfico 6, principalmente entre as empresas de passageiros urbanos. Aferiu-se que esse fato é devido às recentes exigências locais, expressas nos editais de licitação do serviço público, onde a certificação passou a ser um diferencial competitivo.

Vale destacar que sete transportadoras certificadas do setor de cargas que possuem ISO 14001 também possuem o Sassmaq.

As empresas que afirmaram possuir outro tipo de certificação apontaram como ação nessa esfera a obtenção da licença ambiental, licença de operação e a ISO 9001, além de licenças e certificados diversos que não necessariamente são considerados ambientais. Isso indica, entre outras questões, que existe por parte das empresas muito desconhecimento quanto aos requisitos, exigências, benefícios e aplicabilidade das certificações ambientais, especialmente das normas ISO 14001.

A estrutura enxuta das empresas de transporte é fator que contribui para o pequeno número de empresas certificadas. Ou seja, a pesquisa demonstra que as certificações ambientais, com destaque para a certificação ISO 14001, embora reconhecidamente importante para as empresas, estão ainda distante da realidade das pequenas transportadoras.

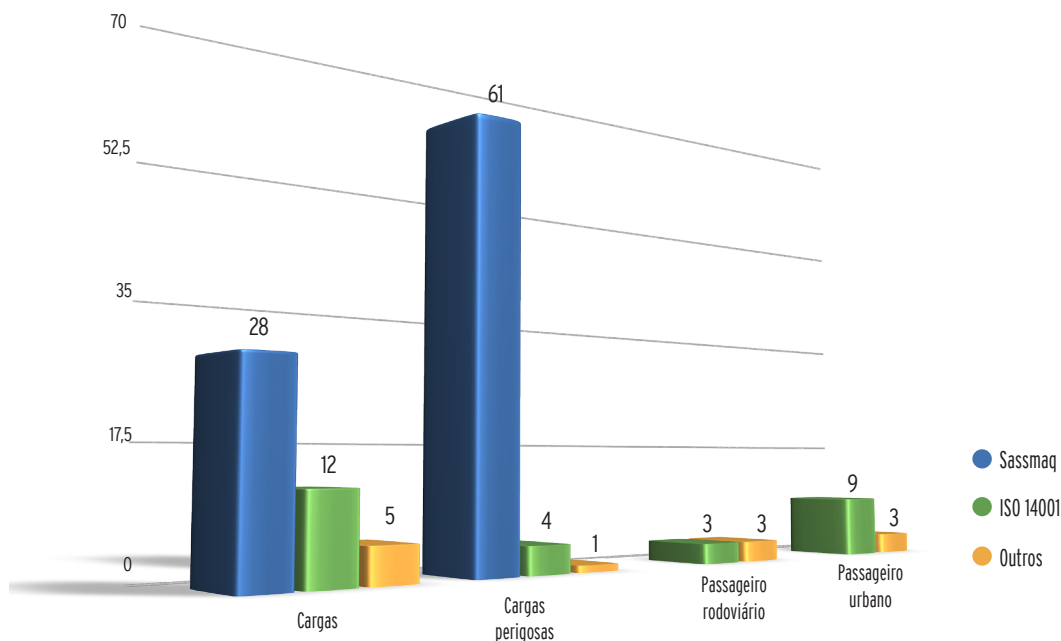


Gráfico 6: Certificações por setor

CERTIFICAÇÃO SASSMAQ

O Sassmaq é um sistema que possibilita avaliar o desempenho nas áreas de segurança, saúde, meio ambiente e qualidade das empresas que prestam serviços à indústria química. Representa uma importante evolução para os serviços de logística, com potencial de gerar efeitos positivos para todos os agentes envolvidos. Avalia os aspectos administrativos, financeiros, sociais, os serviços oferecidos e a estrutura operacional da empresa.

A Abiquim exige de suas signatárias somente a contratação de empresas avaliadas pelo Sassmaq para o transporte rodoviário de produtos químicos.

Objetivos

Reduzir os riscos e minimizar os impactos dos acidentes ambientais das empresas que prestam serviços à indústria química nas etapas de armazenagem, transporte, limpeza e descontaminação dos tanques.

Benefícios

Torna mais ágil a seleção de uma prestadora de serviços de logística; valoriza a imagem da indústria por espelhar sua preocupação com a redução de riscos nas operações da cadeia do produto; reduz custos para os prestadores de serviços de logística, uma vez que a aplicação do sistema traz como benefícios a redução de custos, decorrentes do uso de um único sistema de avaliação reconhecido pela indústria química; é um importante diferencial de mercado pela comprovação da capacidade para operações seguras com produtos químicos.

CERTIFICAÇÃO ISO 14001

A ISO 14001 pertence a uma série de normas desenvolvidas pela ISO (International Organization for Standardization) que estabelece diretrizes para a área de gestão ambiental em empresas. Trata da identificação de aspectos e impactos ambientais e da elaboração de um programa de redução. Isso se dá por meio de controles, metas e monitoramento, onde a organização começa a reduzir ou eliminar seus impactos ambientais, sendo a única certificável do grupo ISO 14000.

A ISO 14001 tem vários princípios do sistema de gestão em comum com os princípios estabelecidos na série de normas ISO 9000 e se aplica a qualquer tipo de empresa, independentemente de suas características.

Objetivos

Estabelecer a criação, manutenção e melhoria do sistema de gestão ambiental; verificar se a empresa está em conformidade com sua própria política ambiental e outras determinações legais; permitir que a empresa demonstre isso para a sociedade; permitir que a empresa possa solicitar uma certificação/registro do sistema de gestão ambiental por um organismo certificador externo, por meio de uma auditoria para verificação da conformidade e adequação do sistema de gestão ambiental implantado na organização.

Benefícios

Fortalece a imagem e a participação no mercado; reduz incidentes que impliquem responsabilidade civil; conserva as matérias-primas e energia; facilita a obtenção de licenças e autorizações; mantém boas relações com a comunidade; atende a critérios de certificação do cliente; garante a redução da poluição gerada pela organização; promove a melhoria contínua da performance ambiental; controla insumos e matérias-primas, reduzindo desperdícios; comprova ao mercado e a sociedade a adoção de práticas ambientais; é um diferencial competitivo fortalecendo a imagem da organização no mercado.

3.3.2 Empresas sem Certificação Ambiental

Analisando as características e as expectativas das empresas que possuem um SGA não certificado (80), das que realizam boas práticas ambientais (368) e das que não realizam nenhuma ação ambiental (72), têm-se os resultados conforme Gráfico 7.

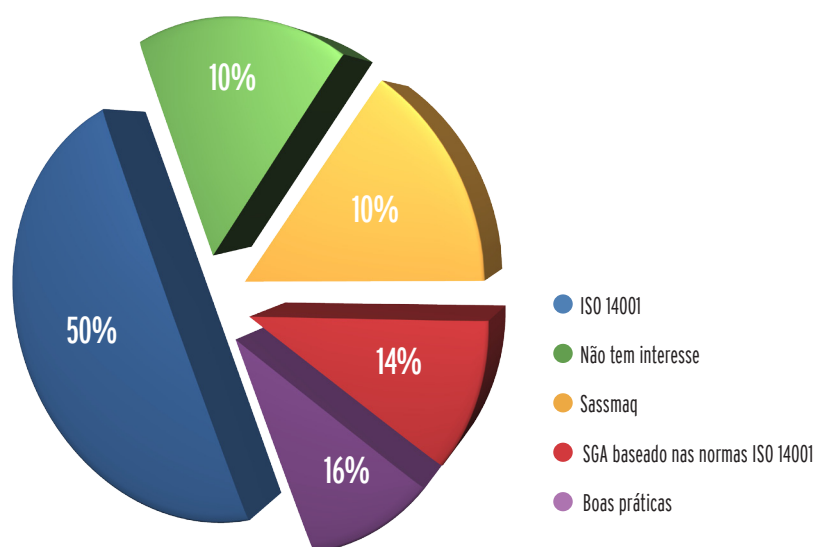


Gráfico 7: Interesse das empresas com SGA não certificado

Constatou-se que, entre as empresas que possuem um SGA não certificado, a maioria, 69%, tem como base a ISO 14001.

Ainda, conforme Gráfico 7, das 80 empresas cujo SGA não é certificado, 50% pretendem certificar-se em ISO 14001, estando esse percentual concentrado nas regiões Sudeste, Sul e Nordeste, com predominância de empresas de transporte urbano de passageiros (47%).

Das empresas que responderam a pesquisa, 69% implementaram alguma boa prática ambiental, 23% pretendem implementar nos próximos dois anos e 8% desconhecem ou não pretendem implementar.

Entre as boas práticas implementadas pelas transportadoras, a manutenção preventiva da frota foi a mais citada (78%). Com relação ao interesse em implementação de boas práticas nos próximos dois anos, gestão de resíduos e capacitação, educação e informação se sobressaem com mais de 29% de interesse, conforme Tabela 7 a seguir.

Tabela 7: Interesse em boas práticas ambientais			
Boas Práticas	Implementou	Pretende Implementar	Não pretende implementar
Manutenção preventiva	78%	14%	8%
Gestão de pneus	73%	20%	7%
Gestão de óleos lubrificantes	72%	20%	8%
Controle de emissões	72%	21%	7%
Direção econômica	70%	23%	7%
Gestão de combustível	69%	21%	10%
Capacitação, educação e informação	65%	29%	6%
Gestão de baterias	65%	25%	10%
Gestão de resíduos	61%	30%	9%
Média	69%	23%	8%

As empresas pesquisadas apontaram, na ordem de prioridade, as seguintes cinco boas práticas como sendo as mais relevantes: 1) gestão de resíduos; 2) gestão de emissões; 3) gestão de pneus; 4) gestão de óleos lubrificante e 5) manutenção preventiva.

Nas empresas que não possuem um SGA certificado (520), constatou-se que a maioria, 46%, quer apenas implementar boas práticas ambientais por acreditar que a boa relação custo x benefício atende perfeitamente a empresa que, em função do seu porte, área de atuação e localização geográfica, não necessita de mecanismos mais sofisticados de gestão ambiental (Tabela 8).

O segundo maior interesse manifesto é a certificação em ISO 14001 (113 empresas). Caso efetivadas, poderiam elevar o número atual de certificações ambientais em transporte em mais de 146%. De acordo com o Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial), atualmente, em todo território nacional, existem apenas 46 empresas brasileiras de transporte certificadas em ISO 14001.

Referente às empresas que não tem interesse em certificar-se em ISO 14001, as barreiras nos custos da certificação foram apontadas como maior agravante. Conforme se verifica na Tabela 9, são compostos,

basicamente, por investimentos em infraestrutura, pessoal, consultorias, auditorias etc. O interesse das empresas nesse tipo de certificação seria apropriadamente recuperado se, ao contrário de uma política ambiental focada no comando-e-controle, fosse fomentada uma política de incentivos econômicos e fiscais para possibilitar a concretização desse interesse empresarial.

Tabela 8: Principais interesses das transportadoras que não possuem um SGA certificado

Principais Interesses	Empresa	%
Implementar boas práticas ambientais	240	46
Certificar em ISO 14001	113	22
Implementar um SGA baseado nas normas ISO 14001	51	10
Não tem interesse em implementar ações ambientais	49	9
Implementar algum outro tipo de SGA	35	7
Obter outro tipo de certificação	24	5
Sassmaq	8	1
Total	520	100

Tabela 9: Motivos da não certificação em ISO 14001

Principais Motivos	Total
Custos elevados	40,1
Desconhecimento técnico	26,3
Dispêndio de tempo e pessoal	17,1
O Sassmaq é suficiente	5,2
A empresa possui outras prioridades no momento	2,9
Esta em fase de avaliação pela empresa	2,1
Porte da empresa	1,9
Certificar antes em ISO 9001	1,4
Em fase de implementação	0,9
Outros	2,1

3.3.3 Investimentos em Ações Ambientais

De acordo com os resultados analíticos da pesquisa, verifica-se que, para a maioria das empresas de transporte, o que motiva a realização de algum tipo de ação ambiental ainda são as exigências normativas (27%) e a redução de custos (25%). Vale destacar que algumas empresas já possuem em suas políticas a responsabilidade socioambiental como meta, sendo esse também um dos principais fatores capazes de motivar a implementação de ações ambientais (21%).

Quanto aos recursos investidos anualmente pela empresa em ações ambientais, 44% desconhecem essa informação, 36% afirmaram investir menos de 5% de seu faturamento anual bruto e 16% investem algo entre 5% a 10%.

3.4 PROGRAMA DESPOLUIR E AS EMPRESAS DE 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 DESPOLUIR. Os resultados desse esforço não deixam dúvida: em três anos de existência, as ações do programa envolveram 21 federações de transporte de cargas e de passageiros, 5.000 empresas e 6.000 caminhoneiros autônomos em todo o país.

Criado em 2007 pela CNT e pelo SEST SENAT, 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.

Uma das ações mais importantes do programa, o projeto Redução da Emissão de Poluentes pelos Veículos, conta com 70 unidades de atendimento em todas as unidades da Federação que já realizaram 360 mil inspeções do nível de emissão de poluentes de veículos de carga e de passageiros.

Por todas suas ações, o DESPOLUIR é visto hoje como referência dentro e fora do setor, e a CNT como principal interlocutora em todas as questões que envolvem transporte e meio ambiente.

Prova disso é que, no que se refere ao grau de conhecimento do DESPOLUIR entre as empresas pesquisadas, verificou-se que 69% conhecem e participam do programa; 13% conhecem mas não participam e apenas 18% não o conhecem.

As empresas que conhecem e participam do DESPOLUIR demonstram ser mais engajadas e comprometidas ambientalmente que as demais transportadoras, tendo a participação de 80% do total de empresas com SGA certificado e de 82% das que pretendem se certificar.

Dessa forma, o DESPOLUIR é um grande incentivador da mudança de postura do setor, que passa a assumir sua parcela de responsabilidade na construção de um mundo ambientalmente equilibrado.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa revelou que as empresas de transporte brasileiras estão gradativamente se conscientizando da necessidade de adotarem práticas de gestão ambiental e pretendem ampliar suas ações destinadas a otimizar sua relação com o meio ambiente. Não obstante, a grande maioria das empresas vem enfrentando dificuldades na relação com os órgãos ambientais face à necessidade de se cumprirem exigências por vezes inadequadas sob o ponto de vista da aplicabilidade técnica e dos aspectos de sustentabilidade econômica.

Nesse contexto, considerando a perspectiva de se ter melhor resultado para os indicadores ambientais, percebem-se necessidades e oportunidades de alteração da atuação das entidades competentes. É preciso, de forma prioritária:

- desenvolver e implementar políticas de orientação e apoio, especialmente para os pequenos e médios empresários;
- promover o equilíbrio entre a política impositiva, predominante na legislação ambiental, e uma política voltada para o estabelecimento de incentivos orientados para a valorização das empresas que promovem boas práticas de preservação e conservação ambiental;
- realizar consolidação das leis ambientais, considerando as dificuldades advindas da diversidade de normas e sua multiplicação de acordo com as características específicas dos estados;
- aprovar e sancionar norma federal que indique diretrizes básicas para o licenciamento em todo o território nacional.
- aprovar e sancionar leis complementares para regulamentação do Art.23 da Constituição Federal, para se ter clareza dos papéis e competências dos entes federados envolvidos na gestão ambiental, especialmente no que se refere aos procedimentos do licenciamento ambiental, fiscalização e aplicação de multas e penalidades.

A pesquisa revelou também que há compreensão de que a gestão ambiental é fator de competitividade e de permanência das empresas no mercado. Reduzir impactos ambientais cada vez mais deixa de ser uma escolha individual de empresas e passa a ser uma necessidade para uma melhor inserção no mercado, garantindo a continuidade de recursos e reorientando a visão de negócio a longo prazo sob um novo paradigma.

A CNT tomou para si a responsabilidade de capitanear as ações ambientais do setor com a implementação dos diversos projetos do programa DESPOLUIR. Ele se constitui num instrumento de conscientização, informação, apoio e capacitação dos transportadores quanto à importância e aos benefícios da gestão ambiental. Os dados coletados nesta pesquisa serão, desta forma, base para o planejamento de novas ações do DESPOLUIR, visando o fortalecimento da estratégia ambiental dos transportadores, direcionando-a para o aumento da competitividade e o crescimento empresarial.

ANEXO A

FORMULÁRIO DE PESQUISA

SONDAGEM AMBIENTAL NO TRANSPORTE

I. DADOS DA EMPRESA

Nome: CNPJ:

Entrevistado: Cargo:

Nº de veículos: Setor:

Nº de funcionários: Idade média da frota:

Faturamento Anual Bruto: ☐ Até 240 mil ☐ Entre 240 mil a 1,2 milhão ☐ Entre 1,2 milhão a 10,5 milhões ☐ Acima de 10,5 milhões

II. DADOS AMBIENTAIS DA EMPRESA

1- Quais os órgãos ambientais que a sua empresa conhece?

Órgão Ambiental	SIM	NÃO
Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente)	☐	☐
Conselhos Estaduais de Meio Ambiente	☐	☐
Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis)	☐	☐
Secretaria Estadual de Meio Ambiente	☐	☐
Secretaria Municipal de Meio Ambiente	☐	☐

2- A sua empresa participa de algum conselho de meio ambiente (nacional, estadual ou municipal)?

☐ NÃO PARTICIPA

☐ SIM. Participa diretamente

SIM. Participa indiretamente via: ☐ Confederação ☐ Federação ☐ Sindicatos ☐ Associações ☐ Outros _____

3- Em uma escala de 0 a 10, qual o grau de conhecimento da sua empresa quanto às leis ambientais aplicáveis à sua atividade ?

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

4- A sua empresa tem relacionamento formal com órgãos ambientais (Ibama, secretarias estaduais e municipais) para cumprimento de normas (licenciamento, autorizações, etc.)?

☐ SIM

☐ NÃO

5- Em uma escala de 0 a 10, qual o grau de dificuldade que a sua empresa enfrenta para cumprir as exigências ambientais da área de transporte?

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

6- Caso tenha algum grau de dificuldade para cumprir as exigências ambientais, cite os principais motivos:

7- Sua empresa realiza alguma ação associada à gestão ambiental e/ou proteção do meio ambiente?

- ☐ SIM. Possui um SGA (Sistema de Gestão Ambiental) (vá para questão 8)
- ☐ SIM. Apenas boas práticas ambientais (vá para questão 9)
- ☐ NÃO realiza (vá para questão 9)

8- Em relação ao SGA (Sistema de Gestão Ambiental) adotado por sua empresa, como ele pode ser descrito?

Possui certificação tipo

- ☐ Sassmaq (vá para questão 10)
- ☐ ISO 14001 (vá para questão 11)
- ☐ Outro _____ (vá para questão 10)

Não é certificado tipo

- ☐ Porém baseia-se nas normas ISO 14001
- ☐ Outro _____

9- Caso não tenha um SGA (Sistema de Gestão Ambiental) certificado, sua empresa tem interesse em:

- ☐ Certificar em ISO 14001
- ☐ Obter outro tipo de certificação. Qual? _____
- ☐ Implementar um SGA baseado nas normas ISO 14001
- ☐ Implementar algum outro tipo de SGA. Qual? _____
- ☐ Implementar boas práticas ambientais
- ☐ Não tem interesse

10- Caso sua empresa não tenha interesse na certificação ISO 14001, informe os motivos:

- ☐ Custos elevados
- ☐ Desconhecimento técnico
- ☐ Dispersão de tempo e pessoal
- ☐ Outros. Quais? _____

11- Entre as boas práticas ambientais abaixo, qual sua empresa já implementou ou pretende implementar nos próximos dois anos ?

Boas Práticas	Pretende Implementar	Implementou
Gestão de resíduos		
Gestão de óleos lubrificantes		
Gestão de combustível		
Gestão de pneus		
Gestão de baterias		
Direção econômica		
Manutenção preventiva		
Controle de emissões		
Capacitação, educação e informação		

12- Entre as boas práticas ambientais listadas abaixo, marque as 5 que você considera mais importantes.

- | | | |
|--|--|---|
| ☐ Gestão de resíduos | ☐ Gestão de óleos lubrificantes | ☐ Gestão de combustível |
| ☐ Gestão de pneus | ☐ Gestão de baterias | ☐ Direção econômica |
| ☐ Manutenção preventiva | ☐ Controle de emissões | ☐ Capacitação, educação e informação |

13- Se sua empresa realiza alguma ação associada à gestão ambiental e/ou proteção do meio ambiente, quais os principais motivos pelos quais ela realiza essa ação?

- ☐ Reduzir custos e aumentar a qualidade dos serviços
- ☐ Atender política da empresa de responsabilidade socioambiental
- ☐ Melhorar a imagem perante a sociedade
- ☐ Cumprir exigência contratual estipulado pelo cliente
- ☐ Atender/cumprir as normas ambientais
- ☐ Atender o consumidor preocupado com o meio ambiente

14- Do total de recursos para investimentos na sua empresa, qual o valor percentual é destinado às ações ambientais?

- | | |
|---------------------------------------|---|
| ☐ Abaixo de 5% | ☐ 15,01% a 20% |
| ☐ 5,01 % a 10% | ☐ Acima de 20% |
| ☐ 10,01% a 15% | ☐ Desconhece essa informação |

III. DADOS SOBRE O DESPOLUIR

15- A sua empresa conhece o Programa Ambiental do Transporte, o DESPOLUIR, promovido pela CNT com o apoio das Federações?

- ☐ Conhece e participa (Continue a responder o questionário)
- ☐ Conhece, mas não participa (Responda apenas a questão 16)
- ☐ Não conhece (Pesquisa concluída. Obrigado pela colaboração!)

16- Como você conheceu o DESPOLUIR?

- ☐ Sindicato/Federação ☐ Site ☐ Rádio ☐ Revistas ☐ Outros _____

17- Que ações do DESPOLUIR sua empresa utiliza?

- ☐ Capacitação técnica ☐ Acesso a legislação ambiental do transporte ☐ Aferição veicular e redução das emissões
- ☐ Obtenção de informações ambientais ☐ Outro. Qual? _____

18- Em que o DESPOLUIR ajuda sua empresa ?

- ☐ Capacitação\Informação
- ☐ Reduzir custos e aumentar a qualidade dos serviços
- ☐ Atender o consumidor preocupado com o meio ambiente
- ☐ Atender/cumprir as normas ambientais na área de transporte
- ☐ Melhorar a imagem perante a sociedade
- ☐ Atender às especificações do Sistema de Gestão Ambiental da empresa
- ☐ Outros: _____

19- De forma geral qual é sua avaliação dos serviços prestados pelo DESPOLUIR ?

- ☐ Ótimo ☐ Bom ☐ Regular ☐ Ruim ☐ Péssimo

20- Quais seriam suas sugestões de melhoria do DESPOLUIR ?

Obrigado pela colaboração!

ANEXO B

Federações participantes

CEPIMAR (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DOS ESTADOS DO CEARÁ, PIAUÍ E MARANHÃO)
Presidente: David Lopes de Oliveira

FENATAC (FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS)
Presidente: José Hélio Fernandes

FEPASC (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS ESTADOS DO PARANÁ E SANTA CATARINA)
Presidente: Marco Antônio Gulin

FETCEMG (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DO ESTADO DE MINAS GERAIS)
Presidente: Vander Francisco Costa

FETCESP (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DE SÃO PAULO)
Presidente: Flávio Benatti

FETERGS (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL)
Presidente: Victorino Aldo Saccol

FETRABASE (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DOS ESTADOS DA BAHIA E SERGIPE)
Presidente: Antônio Carlos Melgaço Knittel

FETRACAN (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DO NORDESTE)
Presidente: Newton Jerônimo Gibson Duarte Rodrigues

FETRAM (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE MINAS GERAIS)
Presidente: Waldemar Araújo

FETRAMAR (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS DOS ESTADOS DE MATO GROSSO, MATO GROSSO DO SUL E RONDÔNIA)
Presidente: João Rezende Filho

FETRAMAZ (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS DA AMAZÔNIA)
Presidente: Irani Bertolini

FETRANCESC (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS NO ESTADO DE SANTA CATARINA)
Presidente: Pedro José de Oliveira Lopes

FETRANORTE (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DA REGIÃO NORTE)
Presidente: Francisco Saldanha Bezerra

FETRANSCARGA (FEDERAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO)
Presidente: Eduardo Ferreira Rebuzzi

FETRANSPAR (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DO PARANÁ)
Presidente: Luiz Anselmo Trombini

FETRANSPOR (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO)
Presidente: José Carlos Reis Lavouras

FETRANSPORTES (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO)
Presidente: Luiz Wagner Chieppe

FETRANSUL (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA NO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL)
Presidente: Paulo Vicente Caleffi

FETRASUL (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DO SUL E CENTRO-OESTE DO BRASIL)
Presidente: Odilon Walter dos Santos

FETRANOR (FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DO NORDESTE)
Presidente: Eudo Laranjeiras Costa

CNT | Confederação
Nacional do
Transporte

SEST SENAT | Serviço Social do Transporte
Serviço Nacional de
Aprendizagem do Transporte

DESPOLUIR
PROGRAMA AMBIENTAL DO TRANSPORTE

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 / www.cntdespoluir.org.br