

**GABRIEL DI BLASI**

Sócio do escritório Di Blasi, Parente &amp; Associados



## Barreiras brasileiras ao desenvolvimento da inovação

**Em que pese** a adequação da legislação brasileira no que diz respeito ao processamento e concessão de patentes, bem como o seu alinhamento aos tratados internacionais, os padrões administrativos brasileiros são considerados gargalos ao desenvolvimento de inovação. Defasagem no número de examinadores de patentes, limitada especialização em tecnologias relacionadas aos objetos de pedidos de patentes e intervenções regulatórias, o baixo índice de informatização e automação são algumas causas para o atraso dos processos de patentes no INPI.

A falta de autonomia do Instituto Nacional de Propriedade Industrial em relação à sua arrecadação impossibilita a gestão de seus recursos para, por exemplo, contratar examinadores. É bem verdade que, ainda durante o mandato da última presidência do Instituto, diversas medidas foram implantadas, visando acelerar o processamento dos pedidos e diminuir o famoso back log no sistema de patentes.

**Em 2013, a Organização Mundial de Propriedade Intelectual avaliou que uma patente no Brasil demorou, em média, 11 anos para ser analisada e concedida ou rejeitada**

Foram criadas filas de exames separadas por tecnologias; o programa "Green Patent", relacionado a uma lista taxativa de tecnologias limpas; um programa de análise preliminar; a implantação de um sistema online, o e-Patents, o que objetivou um avanço na aceleração do processamento dos pedidos de patentes. Não obstante, os avanços não têm acompanhado o volume de processos que aguardam pela análise e eventual concessão de carta patente. A demora na análise pode culminar no afastamento de investimentos externos e internos, bem como na obsolescência de diversas tecnologias inovadoras, desperdiçando, assim, o estudo e o desenvolvimento dos pesquisadores, o que colide frontalmente com a campanha de incentivos de criação de tecnologia doméstica do país.

Muito embora o Brasil atualmente ocupe a posição de 7ª maior economia

do mundo, no panorama internacional, o sistema de patentes brasileiro é encarado como defeituoso e, muitas vezes, repellido por diversas companhias que necessitam de exclusividade de mercado relacionada à concessão de uma patente. Em 2013, Organização Mundial de Propriedade Intelectual avaliou que uma patente, no Brasil, demorou, em média, 11 anos para ser analisada e concedida ou rejeitada.

A demora da concessão de uma patente muitas vezes não se dá apenas pela falta de examinadores qualificados ou baixo índice de informatização e automação, mas também em razão de fatores externos. Nesse sentido, merece destaque a intervenção da Anvisa na análise prévia de pedidos de patentes relacionadas a produtos e processos farmacêuticos, que é capaz de suspender o exame das referidas patentes por anos. Aparentemente, esse assunto foi contornado por meio da emissão da RDC 21/2013, muito embora uma ação civil pública relacionada à RDC 45/2008 ainda esteja pendente de decisão final.

Sendo reconhecidas as medidas necessárias, não é por outra razão que o atual presidente do INPI vem se movimentando em prol da aceleração do processamento dos pedidos de patente, no mapeamento de todo o backlog e na contratação e especialização de examinadores de patentes, além do foco na resolução de problemas pontuais que culminam nessa problemática, o que pode gerar enormes prejuízos para o país. Todas as barreiras aqui vislumbradas já estão sob a ótica do governo, e o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior divulgou que pretende melhorar a regulamentação relacionada. Vamos aguardar.

**ANDRÉ DE ALMEIDA  
LEONARDO PALHARES**

Diretores do Inesfa



## Reciclagem de veículos exige políticas de incentivo

**Desde a expansão** da malha rodoviária brasileira, nos anos 50, o Brasil sempre procurou explorar ao máximo seu potencial de desenvolvimento aliado ao transporte rodoviário. Estimava-se que hoje, segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o Brasil possui mais de 82 milhões de veículos em circulação. O número continua a crescer diante dos incentivos à aquisição de novas unidades. A destinação final dada aos milhares de carros e caminhões quando a vida útil desses expira, porém, ainda não é a mais adequada.

Segundo o Sindicato do Comércio Atacadista de Sucata Ferrosa e Não Ferrosa (Sindinesfa), apenas 1,5% da frota descartada é reciclada, enquanto 98,5% acabam em desmanches ou depósitos. A sucata ferrosa, material abundante nesses veículos, é importante insumo para produção de aço. Com o processo, não só o consumo de energia é um terço do total gasto na produção, a partir do minério de ferro, mas a cada tonelada de aço produzida evita-se a extração de 1.140 quilos de minério de ferro e 154 quilos de carvão. Porém, ainda concedemos incentivos modestos à reciclagem.

**Segundo o Sindinesfa, apenas 1,5% da frota brasileira descartada é reciclada, enquanto 98,5% dos veículos acabam em desmanches ou depósitos**

O Instituto Nacional das Empresas de Preparação de Sucata Não Ferrosa e de Ferro e Aço (Inesfa) defende há anos a criação de políticas de incentivo à reciclagem da sucata ferrosa, assim como a renovação da frota nacional de veículos automotores em desuso ou aptos para a reciclagem, com o objetivo de fomentar o setor e contribuir para preservação do nosso meio ambiente, com já ocorre em países como EUA e Japão.

São Paulo, Rio e Minas tentaram implantar políticas públicas para retirar caminhões em fim de vida útil das estradas, concedendo incentivos fiscais interessados na troca por caminhões novos ou seminovos, desde que o antigo fosse reciclado. Os progra-

mas são destinados à frota de caminhões com idade igual ou superior a 30 anos (SP) ou 20 anos (MG), e os incentivos para adesão variam.

Porém, o processo de retirada desses caminhões "velhos" das estradas está aquém das expectativas. Em geral, os projetos não foram bem recebidos pelos setores envolvidos e a solução criada para dar início à política de logística reversa no setor, por enquanto, não prosperou.

Detran promoveu leilões de carcaças de carros apreendidos e abandonados em pátios. Em janeiro, o Detran/SP vendeu mais de 13 mil unidades para uma empresa, que realizou a descontaminação, destruição e compactação dos veículos, para posterior venda dos materiais a indústrias siderúrgicas. Estados como Mato Grosso do Sul e Paraná também já realizaram iniciativas similares.

É inegável a relevância das cinco mil empresas brasileiras envolvidas no comércio de sucata ferrosa: mais de 1,5 milhão de empregados e envolvidos na cadeia de valor do produto, incluindo catadores, processadores e comerciantes de sucata ferrosa, investimentos em tecnologia de última geração, segura e ambientalmente corretas, que contribuem com planos e ações de reciclagem de veículos, e a certeza de que a reciclagem é o caminho para o desenvolvimento sustentável do setor e da indústria como um todo.

No entanto, é fundamental que os incentivos e projetos governamentais sejam colocados em prática de modo que a reciclagem vire uma realidade, transformando, assim, a ideia de pátios lotados e veículos extremamente antigos em circulação em uma lembrança do passado.

Presidente do Conselho de Administração Maria Alexandra Mascarenhas  
Diretor Presidente José Mascarenhas

**Brasil Econômico**

Publisher Ramiro Alves  
Chefe de Redação Octávio Costa  
Editora-Chefe Sonia Soares

Diretor de arte André Hippert  
Editor de arte Carlos Mancuso

BRASIL ECONÔMICO é uma publicação da Empresa Jornalística Econômico S.A.

Redação (RJ) Rua dos Inválidos, 198, Centro, CEP 20231-048, Rio de Janeiro  
Tels.: (21) 2222-8000 e 2222-8200

Redação (SP) Rua Guararapes, 2064, Têrreo, Brooklin Novo, CEP 04561-004, São Paulo

Redação (DF) SHS Quadra 6 Conjunto A, Complexo Brasil 21, Bloco C, Salas 520 a 523, CEP 70316-109, Brasília. Tel.: (61) 3223-4274

E-mail redacao@brasileconomico.com.br

**CONTATOS**

Redação (21) 2222-8000, (11) 3320-2000 e (61) 3223-4274

Administração (21) 2222-8050 e (11) 3320-2128

Publicidade (21) 2222-8151 e (11) 3320-2182

**Atendimento ao assinante / leitor**

Rio de Janeiro (Capital) - Tels.: (21) 3878-9100

São Paulo e demais localidades - Tels.: 0800 021-0118

De segunda a sexta-feira - das 6h30 às 18h30

Sábados, domingos e feriados - das 7h às 14h

www.brasileconomico.com.br/assinante

assinatura@brasileconomico.com.br

**Condições especiais para pacotes e projetos corporativos**

assinaturascorporativas@brasileconomico.com.br

Tel.: (11) 3320-2017

(circulação de segunda à sexta, exceto nos feriados nacionais)

**Central de Atendimento ao Jornaleiro**

Tel.: (11) 3320-2112

**Impressão**

Editora O DIA S.A. (RJ)

**EJESB**