



Na Mídia

27/05/2024 | [Folha de S.Paulo](#)

Venda de pneu importado dobra sem cumprir meta ambiental para descarte

OUTRO LADO: Associação de importadores afirma que cumpre metas de recolhimento definidas pelo Ibama

Diego Felix

A venda de pneus importados, principalmente asiáticos, mais que dobrou em seis anos devido ao preço mais baixo que o dos nacionais, e esse fenômeno gera um passivo ambiental cada vez maior no Brasil.

Relatório do [Ibama](#) mostra que, enquanto ganham mercado, os importadores descumprem, todo ano, a meta de destinação adequada dos produtos.



As fabricantes de pneus nacionais perderam espaço no mercado de pneus de passeio, principalmente para os importados da China - Luciana Aith/Divulgação

Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) determinam que, para cada pneu novo vendido, outro considerado inservível deve ser descartado. A regra tem de ser cumprida tanto por fabricantes nacionais quanto importadores.

O recolhimento do material deve ser feito em pontos de coleta, com ajuda dos varejistas. De acordo com o relatório, essa exigência nunca foi atendida pelos importadores.

Dados do Ibama indicam que a média de descarte adequado pelos importadores foi de 82% por ano desde 2009. Em alguns períodos, no entanto, como em 2011 e 2013, ficou abaixo de 70%.

A situação preocupa as autoridades ambientais, diante do rápido avanço desse setor no mercado.

Em 2023, as importações de pneus para carros de passeio vindos do exterior atingiram 31,5 milhões de unidades, ante 14,7 milhões em 2017, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic).

Com essa marca, pela primeira vez, os importados ultrapassaram a indústria nacional (27,5 milhões) —que, dotada de melhor estrutura de logística reversa, manteve a média de 101% de coleta entre 2009 e 2022.

Em outras categorias, como os pneus de carga, os importados também vêm exibindo tendência de crescimento e a expectativa é que ultrapassem as vendas de nacionais neste ano ou no próximo.

O Ministério do Meio Ambiente afirma que os pneus se degradam com muita dificuldade, permanecendo até 600 anos na natureza.

Além disso, são focos para o mosquito da dengue e ocupam espaços enormes nas cidades.

GUERRA DE PREÇOS

O preço é a principal vantagem competitiva dos produtos estrangeiros, vindos de países como China, Vietnã, Índia e Malásia.

No entanto, um estudo da Anip (Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos) —que representa empresas como Bridgestone, Continental, Goodyear, Pirelli e Michelin— mostra que, apesar de mais baratos, os pneus estrangeiros duram menos.

Se um caminhoneiro rodar 300 mil quilômetros com pneus nacionais, por exemplo, ele precisaria comprar dois conjuntos de pneus a cada 75 mil quilômetros e realizar duas reformas até o fim do período de vida útil.



Chevrolet Bol passa por teste equipado com o pneu sem ar Michelis Uptis Divulgação

Como o padrão das carretas normais utiliza 18 pneus, no fim desse ciclo seriam comprados 36 pneus e geradas 18 carcaças com todas as reformas.

No caso dos importados, que possuem tempo de vida útil menor, seriam necessárias quatro compras de conjuntos e três reformas a cada 75 mil quilômetros. No fim do ciclo, seriam 72 pneus comprados e 54 carcaças geradas.

O estudo indica que a indústria nacional cobra mais caro, porque segue critérios de qualidade e sustentabilidade. Seus pneus permitiriam mais recauchutagem e demorariam mais a ser descartados.

BARREIRAS

A disputa entre nacionais e estrangeiros não ocorre somente no Brasil. Um levantamento do Demarest Advogados aponta que, até outubro de 2023, 25 medidas antidumping (barreiras tarifárias para importação de produtos) estavam em vigor no mundo.

Em junho, a Câmara de Comércio Exterior (Camex), vinculada ao Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, deve julgar o pedido da Anip de aumento da tarifa de importação de pneus de carga e de passeio dos atuais 16% para 35%.

Hoje, já existe restrição para pneus importados de aros 20, 22 e 22,5.

A associação defende ainda que o Brasil siga o modelo de EUA, Reino Unido e União Europeia que adotaram mecanismos mais contundentes de combate.

Além de práticas antidumping, implementaram uma política de investigação de possíveis fraudes em preços de importação e ações compensatórias, em que são aliados mecanismos de proteção ambiental e social.

OUTRO LADO

As empresas ligadas à Associação Brasileira de Importadores e Distribuidores de Pneus (Abidip) afirmam que estão "100% adimplentes" com as metas ambientais.

A associação diz que representa 40 importadoras de pneus em um universo de 559 cadastradas pelo governo.

"Todas as associadas cumprem as metas do Ibama", afirmou em nota.

A entidade informa que os importados são entre 20% e 30% mais baratos e funcionam como índice regulador de preços para evitar a disparada do valor do produto no Brasil.

A Abidip afirma que as fabricantes nacionais operam com baixa capacidade instalada. Ou seja, considera que as nacionais não conseguem atender à demanda.

"Eles querem ter o controle do mercado sem aumentar sua capacidade de competitividade", diz Ricardo Alípio, presidente da Abidip.

"As empresas de importação já pagam antidumping. Além disso, com os custos do dólar nestes níveis e o aumento do frete marítimo dos últimos meses, não haverá mais importadores de pneus no país. Seis empresas estrangeiras irão ditar os preços dos produtos, impactando no frete e diretamente na inflação", diz Alípio.

A Abidip afirma que, caso o reajuste de 16% para 35% na importação seja aprovado, haverá aumento dos custos dos pneus em cerca de 20%.