

Panorama da indústria de pneus no Brasil: ciclo de investimentos, novos competidores e a questão do descarte de pneus inservíveis

Marcelo Goldenstein, Marcelo de Figueiredo Alves e Mariana Toniolo Barrios

<http://www.bndes.gov.br/bibliotecadigital>

PANORAMA DA INDÚSTRIA DE PNEUS NO BRASIL: CICLO DE INVESTIMENTOS, NOVOS COMPETIDORES E A QUESTÃO DO DESCARTE DE PNEUS INSERVÍVEIS

**Marcelo Goldenstein
Marcelo de Figueiredo Alves
Mariana Toniolo Barrios***

** Respectivamente, gerente, engenheiro e estagiária do Departamento de Indústria Pesada da Área Industrial do BNDES.*

COMPLEXO AUTOMOTIVO

Resumo

Este artigo pretende traçar um breve panorama da indústria fabricante de pneus no país. Quais as perspectivas de longo prazo para essa indústria? Em que medida o Brasil ainda é competitivo para atrair novos investimentos? Como tratar as crescentes demandas ambientais para o descarte dos pneus inservíveis?

O setor atravessa um ciclo de investimentos, com previsão de aumento de 30% de sua capacidade instalada. Duas novas plantas foram implantadas recentemente no Estado da Bahia e as demais unidades industriais nacionais estão sendo ampliadas e/ou modernizadas. Os principais players mundiais estão presentes no país, que ampliou vigorosamente sua capacidade exportadora nos últimos cinco anos. Esse ciclo iniciou-se em 2004 e os investimentos estão sendo maturados em 2006 e 2007.

Durante esse período, entretanto, diversos fatores alteraram o panorama do setor no país, frustrando as expectativas mais otimistas no curto prazo: i) o câmbio valorizou-se, reduzindo a competitividade das exportações; ii) no mercado interno, a concorrência foi acirrada com o fortalecimento das empresas remoldadoras de pneus e com a entrada em cena dos pneus importados da China; e iii) os fabricantes não estão conseguindo cumprir as normas de recolhimento e descarte de pneus inservíveis.

O BNDES vem financiando os investimentos da indústria fabricante de pneus, bem como as exportações, e deve continuar utilizando seus instrumentos financeiros e não-financeiros visando manter a indústria competitiva, apesar de seus problemas conjunturais.

A indústria de pneus no país é concentrada em grandes empresas transnacionais, sendo elas: Goodyear, Pirelli, Bridgestone Firestone, Michelin e Continental. Juntas, as fabricantes possuem 12 plantas no país, a maioria no Estado de São Paulo.

Os números da produção e das vendas vêm crescendo ao longo dos últimos anos. Em 2005, foram produzidos cerca de 53 milhões de pneus, com volume de vendas internas de cerca de 38 milhões de unidades, incluídas as importações diretas, e exportações da ordem de 18 milhões de unidades.

As vendas são destinadas a três segmentos diferentes: às montadoras, ao mercado de reposição e ao mercado externo. As montadoras respondem por 26% das vendas e o mercado de reposição, que é composto por lojas revendedoras de pneus, responde por 42%. As exportações representam 32% das vendas, destinadas a cerca de cem países, principalmente Estados Unidos (EUA), França, Argentina e México. As exportações são em sua maioria operações *inter-company*.

Com perspectivas de rentabilidade nesses três tipos de mercado, as empresas fabricantes vêm efetuando uma série de investimentos no país ao longo do período de 2004 a 2007. Os investimentos totalizam cerca de R\$ 3 bilhões e resultarão num aumento de 30% da capacidade instalada no país.

Esses investimentos foram motivados por três fatores: aumento da demanda no mercado interno, cenário favorável às exportações e deslocamento da produção da indústria mundial de pneus para países de baixo custo salarial.

Entretanto, com os investimentos planejados em 2004 alcançando sua maturidade, o cenário do país atualmente já não está mais favorável. A valorização do câmbio frustra as expectativas de exportações e o crescimento da participação dos pneus remoldados e chineses no mercado de reposição acirra a competição no mercado interno. A importação de pneus usados, utilizados como matéria-prima para a remoldagem, se tornou o centro de uma polêmica entre os diversos atores do setor.

Outra questão bastante discutida concerne ao impacto ambiental dos pneus abandonados ou dispostos inadequadamente, cujos resíduos são de difícil eliminação. A fim de solucionar esse

problema, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) criou uma resolução que dispõe normas sobre o assunto, obrigando as empresas fabricantes a darem destinação ambientalmente adequada aos pneus inservíveis.

Mercado de Pneus

Mercado Mundial

O mercado de pneus experimentou vigoroso crescimento nas últimas duas décadas. O faturamento bruto das indústrias do setor praticamente triplicou ao longo desse tempo, ao partir de um patamar de cerca de US\$ 35 bilhões em 1985 para US\$ 92 bilhões em 2004.¹ Durante esse período, o setor passou por um processo de concentração, em que as dez maiores empresas existentes em 1981 foram objeto de fusões e aquisições, resultando na consolidação em cinco grupos, conforme a Tabela 1.

Dados de 2005 indicam que as cinco maiores empresas do setor detinham 64% de todo o mercado de pneus. Nos últimos dez anos, Bridgestone e Michelin têm se alternado na liderança de vendas do setor, enquanto a Goodyear ocupa o terceiro lugar em participação de mercado. Em conjunto, as três maiores empresas detinham mais da metade do mercado mundial. A Tabela 2 ilustra o *ranking* do setor.

Apesar da regular alternância de posições entre Bridgestone e Michelin pela disputa da liderança do mercado, a Bridgestone tem apresentado sistematicamente faturamento superior ao da Michelin, que chegou a perder, em 2005, a segunda posição para a Goodyear. Isso se deve ao fato de a Michelin possuir praticamente 100% de suas receitas oriundas da venda de pneus, enquanto essa relação é de 80% no caso da Bridgestone e de 90% no caso da Goodyear. Todas as três empresas apresentaram faturamento em 2005 no patamar de US\$ 20 bilhões.

Tabela 1
Processos de Fusões e Aquisições das Empresas

| 1981 | 2005 |
|-------------------------------------|-------------|
| Goodyear Dunlop | Goodyear |
| Firestone Bridgestone | Bridgestone |
| Michelin BF Goodrich Uniroyal | Michelin |
| Pirelli Armstrong | Pirelli |
| Continental General | Continental |

¹Tire Business, agosto de 2005.

Fonte: Michelin-Fact Book 2005.

Tabela 2

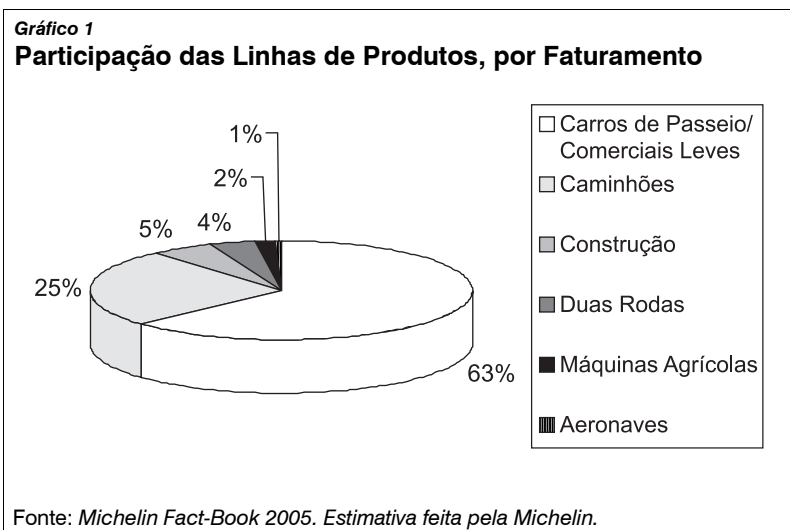
Participação no Mercado Mundial do Setor de Pneus

| EMPRESA | PARTICIPAÇÃO NO MERCADO (Em %) | PARTICIPAÇÃO ACUMULADA (Em %) |
|--------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Bridgestone | 18,2 | 18,2 |
| Michelin | 17,7 | 35,9 |
| Goodyear | 17,3 | 53,2 |
| Continental | 6,3 | 59,5 |
| Pirelli | 4,5 | 64,0 |
| Sumitomo | 3,6 | 67,6 |
| Yokohama | 2,9 | 70,5 |
| Hankook | 2,5 | 73,0 |
| Cooper | 2,1 | 75,1 |
| Kumho | 1,9 | 77,0 |
| Toyo | 1,8 | 78,8 |
| Outros | 21,2 | 100,0 |
| Total | 100,0 | |

Fonte: *Tire Business Sept 2006 (referência 2005) – Global Tire Company Rankings.*

O Gráfico 1 apresenta a participação de cada linha de produto no mercado mundial. Observa-se que o mercado mais significativo em volume de vendas globais, cerca de 90%, é o de pneus destinados a veículos de passeio, comerciais leves e caminhões.

O mercado ainda pode ser dividido em dois segmentos, de acordo com o canal de vendas utilizado pelas empresas fabricantes: o segmento de equipamento original (OE) e o de reposição (RT).² O segmento de equipamento original compreende as vendas para as montadoras, enquanto o segmento de reposição compreende as vendas para os grupos de revendedores, os quais colocam o produto no atacado e no varejo.



²Do inglês original equipment (OE) e replacement (RT).

As vendas no varejo se destinam ao consumidor final, enquanto, no atacado, se dirigem tanto às sub-revendedoras como às empresas com frota própria, tais como construtoras, empresas de ônibus e transportadoras.

Embora as vendas às montadoras sejam expressivas, é o segmento de reposição que absorve a maior parcela da produção mundial. Em 2005, 71% dos 1.047 milhões de pneus destinados aos veículos de passeio e comerciais leves foram vendidos através do segmento de reposição. O mesmo aconteceu com os 84% dos 156 milhões de pneus destinados a caminhões.

Deve-se ressaltar que é no segmento de reposição que as empresas fabricantes de pneus conseguem obter suas maiores margens de contribuição sobre o preço de venda. Além disso, as vendas no segmento de reposição são menos sujeitas às oscilações de natureza conjuntural, seguindo tendência mais estável ao longo do tempo. Não obstante, é estratégico para as empresas fabricantes manter estreito laço de relacionamento com as montadoras, na medida em que o desenvolvimento de novos modelos de pneus e de novas tecnologias é impulsionado pela crescente demanda pelo aumento de *performance* exigido por estas. Outro efeito decorrente da venda às montadoras é a fidelização do cliente, pois uma parcela de consumidores, ao efetuar a sua troca de pneus, prefere utilizar a marca do pneu equipado originalmente no veículo.

A Tabela 3 apresenta o comportamento da venda de pneus destinados a veículos de passeio e comerciais leves, dividida pelas diferentes regiões geográficas.

As vendas somaram, em 2005, cerca de 1 bilhão de unidades. O mercado concentra-se na Europa, América do Norte e Ásia, que representam, conjuntamente, 89% do total. A África e o Oriente Médio possuem 6% e a América do Sul detém apenas 5% das vendas.

Tabela 3
Mercado de Pneus de Passeio e Comerciais Leves, por Região Geográfica
(Em Milhões de Pneus)

| REGIÃO GEOGRÁFICA | MONTADORA | | REPOSIÇÃO | | TOTAL | |
|---------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|--------------|------------|
| | Valor | % | Valor | % | Valor | % |
| América do Norte | 79 | 23 | 268 | 77 | 347 | 33 |
| Europa | 93 | 28 | 244 | 72 | 337 | 32 |
| Ásia | 103 | 42 | 142 | 58 | 245 | 23 |
| América do Sul | 12 | 24 | 39 | 76 | 51 | 5 |
| Oriente Médio, África e Turquia | 16 | 24 | 51 | 76 | 67 | 6 |
| Total | 303 | 29 | 744 | 71 | 1.047 | 100 |

Fonte: *Michelin-Fact Book 2005*.

Observa-se que, apesar de o mercado asiático ser menor do que o mercado europeu e o norte-americano, as vendas no segmento de equipamento original são maiores. Isso se deve ao fato de a Ásia apresentar uma produção automobilística crescente enquanto que Europa e América do Norte caracterizam-se pela produção automobilística estagnada e uma frota de veículos mais numerosa.

Atualmente, existem no Brasil 12 fábricas de pneus, conforme mostrado na Tabela 4.

Mercado Interno

Segundo a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip), o setor gerou faturamento de R\$ 14,2 bilhões em 2005, com número de empregos diretos no patamar de 25 mil em 2005, estimando-se em 125 mil o número de indiretos. Os dados preliminares de 2006 mostram que o faturamento desse ano foi semelhante ao do ano anterior, com incremento da ordem de 1%.

As primeiras empresas a instalarem plantas no Brasil foram a Goodyear, a Firestone e a Pirelli, na década de 1940. A Michelin iniciou produção local apenas no início da década de 1980. Com a inauguração da planta da Continental em 2006, os cinco maiores produtores mundiais passaram a fabricar no Brasil. O país é o sétimo maior produtor mundial de pneus para automóveis e o quinto em pneus para caminhão/ônibus e caminhonetes.

O período de 2000 a 2003 foi marcado pela baixa demanda de pneus por causa da estagnação da produção automobilística interna, que levou os fabricantes a reforçarem os negócios de exportação, com oportunidades de rentabilidade mais elevada.

Em 2004, houve uma recuperação repentina da produção de veículos no Brasil, o que fez o quadro da demanda por pneus ser alterado. Naquele ano, a fabricação de veículos cresceu 27%, aquecendo a demanda de pneus das montadoras.

Tabela 4

Fabricantes de Pneus Instalados no Brasil

| EMPRESA | NÚMERO DE PLANTAS | LOCALIZAÇÃO |
|-----------------------|-------------------|--|
| Continental | 1 | Camaçari (BA) |
| Michelin | 2 | Rio de Janeiro e Itatiaia (RJ) |
| Pirelli | 5 | Campinas (SP), Santo André (SP), Sumaré (SP), Feira de Santana (BA), Gravataí (RS) |
| Goodyear | 2 | São Paulo e Americana (SP) |
| Bridgestone Firestone | 2 | Santo André (SP) e Camaçari (BA) – em implantação |

Esse aumento de demanda não estava programado pelos fabricantes, o que resultou na falta do produto no país. Houve casos de carros e caminhões sendo entregues às concessionárias sem estepe. Diante desse cenário, no segundo semestre de 2004 a indústria de pneus foi alvo de críticas das montadoras, que, por causa da falta do produto, acusaram o setor de dar prioridade às vendas ao mercado externo.

Assim, em meio às queixas da indústria automobilística ao longo do ano de 2004, os fabricantes de pneus anunciaram uma série de investimentos, aproveitando tanto o crescimento do mercado interno quanto o cenário favorável às exportações, com boa liquidez internacional graças ao crescimento econômico global.

Com isso, tanto o volume de produção quanto as vendas internas vêm apresentando um movimento ascendente, como mostra o Gráfico 2. Em 2006, a produção brasileira de pneus atingiu 54,5 milhões de unidades, com vendas totais internas de 38,5 milhões de unidades (incluindo importações *inter-company*) e exportações da ordem de 18,7 milhões de unidades.

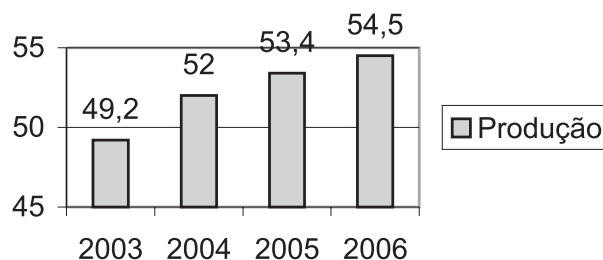
O Gráfico 3 apresenta a destinação das vendas de acordo com cada segmento consumidor. As vendas para as montadoras e exportações estão num movimento crescente, enquanto o volume destinado ao mercado de reposição sofreu uma queda.

Vale destacar que as exportações aumentaram apesar da valorização do câmbio no decorrer dos últimos anos, provavelmente por força dos contratos *inter-company* e da estratégia global de produção das empresas.

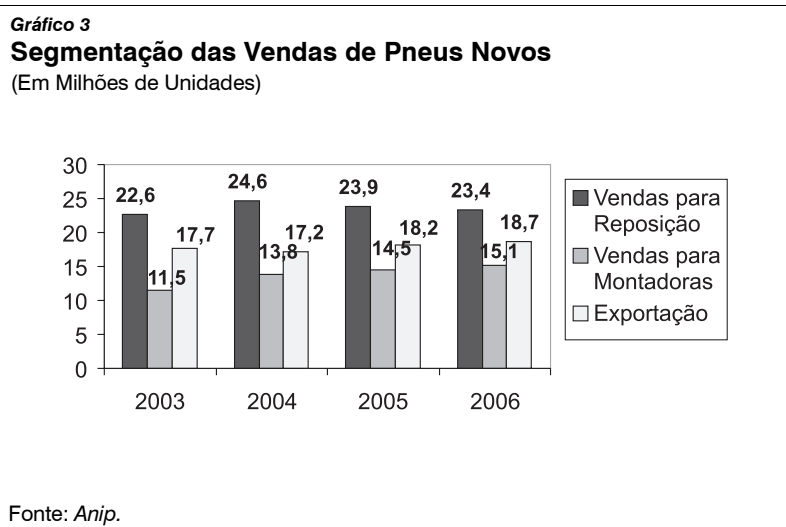
Gráfico 2

Produção Nacional de Pneus

(Em Milhões de Unidades)



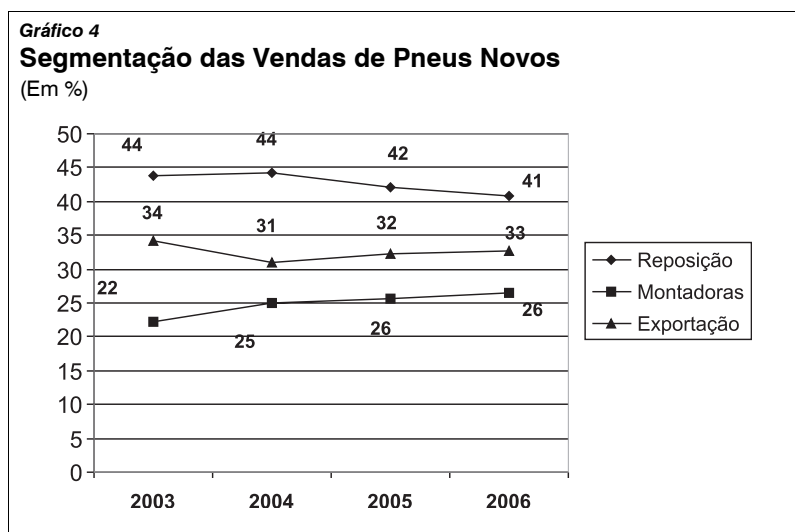
Fonte: Anip.



O segmento de reposição, ao contrário, perdeu fôlego a partir de 2005 em virtude do acirramento da concorrência interna com os pneus remoldados e os importados chineses.

Atualmente, as exportações representam 33% das vendas, destinadas a cerca de cem países, sendo os principais os EUA, França, Argentina e México. As exportações são em sua maioria operações *inter-company*. No mercado interno, as vendas às montadoras respondem por 26% da produção e o mercado de reposição responde por aproximadamente 41% da produção de pneus, conforme o Gráfico 4.

No mercado interno de pneus, a Pirelli é a líder, seguida pela Goodyear e a Bridgestone, que se alternam na segunda e



Novo Ciclo de Investimentos

terceira posições, e pela Michelin, que ocupa a quarta colocação. A Michelin tem percentuais mais modestos de participação de mercado, já que seu foco é nos pneus de ônibus e caminhões, de menor volume de vendas, mas de maior valor agregado.

Com a recuperação do mercado automotivo em 2004, iniciou-se um ciclo de investimentos no setor de pneus que perdura até hoje e que resultará num significativo aumento da capacidade de produção instalada no Brasil. Todos os fabricantes de pneus que já estavam instalados no país, mais a Continental, que inaugurou sua primeira fábrica em abril de 2006, implementam programas de investimento nesse período.

Vale destacar que, com a entrada no país da Continental, as cinco maiores fabricantes mundiais em termos de *market-share* passaram a possuir plantas industriais no Brasil, como mostra a Tabela 2.

Essa ampliação industrial vai culminar em 2007, quando se estima um aumento da capacidade de produção de cerca de 30%, tendo como base o ano de 2004.

A empresa Continental, quarta produtora mundial de pneus, investiu na implantação da primeira fábrica de pneus do grupo no Brasil, localizada em Camaçari (BA), com foco na exportação para o mercado norte-americano. A fábrica produz pneus para uso em veículos de passeio e pesados.

A Michelin prevê investimentos para produção de pneus de alta *performance* em Itatiaia (RJ), bem como para a ampliação da capacidade de produção de pneus para caminhões e ônibus no município do Rio de Janeiro. Está prevista ainda a construção de nova fábrica para a produção de pneus para mineração e terraplenagem.

A Pirelli investe na reformulação de sua fábrica de Gravataí (RS), que antes produzia apenas pneus para motos. Está sendo criada uma nova linha de produção de pneus radiais para caminhões, ônibus e máquinas agrícolas. Além disso, a empresa está finalizando a expansão de sua unidade localizada em Feira de Santana (BA) e, com isso, aumentará a produção de pneus radiais para veículos de passeio.

A Goodyear também está investindo no país. A empresa colocou em operação em 2005 o plano de investir ao longo de dois anos para ampliação da produção de pneus para máquinas agrícolas e do tipo radial para caminhões. O programa de investimentos tem como objetivo ampliar a capacidade das duas plantas que a empresa possui no Brasil, em São Paulo e Americana (SP), que vêm operando a plena capacidade.

O Grupo Bridgestone Firestone também está aumentando sua presença no país, com a construção de uma nova unidade em Camaçari (BA), que produzirá pneus de passeio e de caminhonetes. Além desse investimento, a Bridgestone Firestone está investindo também na unidade de Santo André (SP). Os objetivos são a modernização da fábrica e a ampliação da capacidade produtiva de pneus para uso em caminhões.

A Tabela 5 apresenta o resumo dos investimentos anunciados.

Vale ressaltar que a indústria mundial de pneumáticos atravessa um processo de realocação de sua produção, com progressivo deslocamento para países de baixo custo.

A despeito do contínuo desenvolvimento tecnológico, o processo de fabricação de pneus ainda não conta com processos completamente automatizados, o que faz com que a mão-de-obra seja um

Tabela 5

Resumo dos Investimentos do Setor de Pneumáticos no Período 2004-2007

(Em R\$ Milhões)

| EMPRESA | INVESTIMENTO | LOCAL | OBJETIVO |
|--------------------------|----------------------|-------|--|
| Continental | 750 | BA | Construção de fábrica para produção de pneus para uso em veículos de passeio e pesados |
| Michelin | 110 | RJ | Produção de pneus de alta <i>performance</i> |
| Michelin | 440 | RJ | Ampliação da capacidade de produção de pneus para caminhões e ônibus |
| Michelin | 440 | RJ | Construção de fábrica para produção de pneus para mineração e terraplenagem |
| Michelin | 110 | RJ | Aumento da produção de cabos e aros metálicos, insumos básicos na produção de pneus |
| Pirelli | 116 | RS | Produção de pneus radiais para caminhões, ônibus e agrícolas |
| Pirelli | 160 | BA | Expansão da capacidade produtiva de pneus radiais para veículos de passeio |
| Goodyear | 265 | SP | Aumento da produção de pneus para máquinas agrícolas e do tipo radial para caminhões |
| Bridgestone Firestone | 450 | BA | Construção de fábrica para produção de pneus para veículos de passeio e caminhonetes |
| Bridgestone Firestone | 110 | SP | Modernização da fábrica e ampliação da capacidade produtiva de pneus para uso em caminhões |
| Total | R\$ 3 Bilhões | | |

Do Otimismo às Incertezas: Câmbio, Chineses e Remoldados

significativo componente dos custos operacionais. Assim, o Brasil representa uma boa alternativa para investimentos, já que o custo salarial no país é baixo se comparado com o dos países desenvolvidos.

Fábricas nos Estados Unidos e na Europa Ocidental estão sendo fechadas, enquanto estão sendo feitos diversos investimentos no Brasil, Ásia e Leste Europeu. A Continental, por exemplo, além de estar investindo no Brasil, também fez investimentos na Malásia com o intuito de ampliar a produção já existente naquele país, ao mesmo tempo que fechou uma de suas unidades industriais nos Estados Unidos e planeja o fechamento de outras plantas consideradas “caras”. Já a Goodyear, além do investimento no Brasil, também dobrou recentemente sua capacidade de produção na China.

Outro fator de atração de investimentos é a perspectiva de crescimento do mercado automobilístico local, há tempos saturado nos países ricos e com perspectivas promissoras nos países em desenvolvimento.

Embora os dados acima denotem um cenário bastante positivo, o setor passou a enfrentar uma série de dificuldades que podem frustrar as perspectivas das empresas.

Na época dos anúncios dos investimentos, o Brasil, com mercado interno em ascensão, além de câmbio mais desvalorizado do que o atual e baixo custo de mão-de-obra, se mostrava uma ótima oportunidade de investimento para os *players* mundiais, atraindo os R\$ 3 bilhões de novos investimentos.

Porém, com os investimentos alcançando sua maturidade, com expansões e inaugurações de fábricas ocorrendo ao longo de 2006 e previstas para 2007, o cenário atual já não se mostra mais tão vantajoso.

Por um lado, a manutenção do câmbio em patamar bem mais apreciado do que as expectativas aumentou os custos relativos de produção no Brasil. Os dados mostram que o volume das exportações permaneceu ascendente, porém a nova realidade cambial refreou intenções mais ambiciosas dos fabricantes, que poderiam transformar o Brasil numa verdadeira base exportadora de pneus.

Com a valorização do câmbio, algumas empresas já estão baixando suas metas de exportação. A Continental, por exemplo, havia decidido aproveitar a boa maré, quando a cotação do dólar estava em R\$ 3,30, para construir sua primeira fábrica no Brasil. Agora, com o câmbio valorizado, a empresa reduziu a meta de exportação da fábrica de Camaçari (BA), inicialmente fixada em índices entre 80% e 90%, para um nível entre 65% e 70%. Além disso,

a situação desfavorável à exportação levou a companhia a cancelar programas adicionais que estavam previstos.

Já a Pirelli continuará exportando, embora a empresa já tenha declarado que cada mês fica mais difícil seguir exportando no mesmo ritmo. Em torno de 40% da produção da filial brasileira segue para outros países.

Na Goodyear, a participação das exportações na produção da filial brasileira já caiu. Há dois anos estava em 40%. Em 2004 foi para 35% e atualmente encontra-se na faixa de 30%.

A Michelin, que no Brasil está concentrada no segmento de pneus para caminhões e ônibus, tem uma dependência menor das exportações. Cerca de 10% da produção de pneus para veículos de carga são exportados.

Entretanto, a despeito do câmbio apreciado, as exportações da indústria devem continuar nos atuais patamares, no curto prazo, por três razões:

- força dos contratos *inter-company* firmados nos últimos anos;
- o Brasil figura como base exportadora para outras unidades produtoras das multinacionais aqui instaladas; e
- as fábricas americanas e canadenses operam no limite da capacidade e, para o atendimento ao mercado de reposição nesses mercados, as unidades se abastecem da produção brasileira, que ainda é bastante competitiva.

Do ponto de vista do mercado interno, os últimos anos vêm apontando para uma corrosão do mercado de reposição, notadamente o de maior rentabilidade para os fabricantes. Com o câmbio apreciado, a importação de pneus da China tornou-se uma realidade e é provável que sua participação aumente nos próximos anos. Mais impactante ainda foi o avanço dos pneus remoldados, com aparência de novos e preços muito atrativos.

Em decorrência da entrada desses *players*, as vendas de pneus novos nacionais para o mercado de reposição caíram 3% em 2005 e outros 2% em 2006.

O recuo do mercado de reposição de pneus novos no ano de 2006 se deu especificamente nos segmentos de ônibus e caminhões (queda de 5,7%) e de carros de passeio (queda de 4,2%). O mercado de motocicletas – com produtos de menor valor agregado, em que os remoldadores não atuam – ameniza a queda no número global.

Estimativas apontam que os produtos asiáticos, majoritariamente chineses e coreanos, já detêm mais de 5% de um mercado anual de 24 milhões de pneus novos destinados à reposição. Além disso, já há montadoras no Brasil que iniciaram a utilização de pneus chineses em alguns modelos de automóveis.

Os pneus chineses, em que pese o desconhecimento de seu padrão de qualidade e durabilidade, estão chegando a preços de 20% a 40% inferiores aos preços dos pneus fabricados pelas associadas à Anip.

Além dos pneus chineses, novos *players* no mercado nacional de reposição de pneus são as empresas remoldadoras. A remoldagem é um dos três tipos de reforma de pneus existentes (o pneu reformado é definido como o pneu usado que passou por um processo visando à reutilização de sua carcaça).³

A remoldagem confere ao pneu uma aparência de novo e tem ganhado muito mercado, com destaque para as empresas BS Colway, no Paraná, e Pneuback, no Estado do Rio de Janeiro.

Estima-se que, em 2006, os remoldadores tenham colocado no mercado cerca de 4,5 milhões de pneus, o que corresponde a cerca de 8,5% de toda a produção de pneus novos no país.

³As três modalidades de reforma são a recapagem, a recauchutagem e a remoldagem. A recapagem consiste apenas na substituição da banda de rodagem. Na recauchutagem, é feita a substituição da banda de rodagem e de seus ombros (parte externa da banda de rodagem nas intercessões com os flancos). Na remoldagem, a reforma é feita pela substituição de sua banda de rodagem, dos seus ombros e de toda a superfície de seus flancos.

Pelo fato de reciclarem produtos usados e gerarem milhares de empregos, tais empresas se apresentam como “de boas práticas ambientais e sociais”. Além disso, segundo a Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados (Abip), a fabricação de cada remoldado, se comparada com o processo de produção de pneus novos, gera uma economia de 20 litros de petróleo, no caso do pneu de automóvel, e 40 litros, no de caminhonete.

A competitividade dos pneus remoldados se dá, em grande medida, pela utilização de carcaças de pneus usados importados da Europa como matéria-prima para a remoldagem, a custos muito reduzidos. Isso vem gerando uma polêmica de âmbito nacional.

A Polêmica Importação de Pneus Usados

Por causa da difícil eliminação dos pneus abandonados e dos danos que eles podem causar ao meio ambiente, dar um fim adequado aos pneus é um desafio enfrentado em todo o mundo. Diante disso, os países europeus têm adotado normas rigorosas para destinar seus pneus usados. Uma das alternativas apoiadas pela Europa é incentivar a exportação desses pneus para países em desenvolvimento para serem reformados, reutilizados ou simplesmente descartados. Tais incentivos fazem com que as carcaças de pneu cheguem aos seus destinos com custos bastante reduzidos para os importadores.

De acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex), o preço médio praticado nas operações de importação de pneus usados foi de US\$ 0,76 por unidade em 2004, US\$ 1,04 em 2005 e US\$ 1,68 em 2006.

No Brasil, a importação de qualquer produto usado é proibida por lei desde 1991. Entretanto, ao longo do tempo, as importações de pneus vêm sendo viabilizadas por meio de liminares obtidas na Justiça. As liminares acabam sendo derrubadas em instâncias superiores, mas, quando isso ocorre, a importação já foi realizada.

Essa prática tem causado grande polêmica e vem sendo travada uma verdadeira guerra que não se restringe a uma disputa de mercado (o lucrativo mercado de reposição), mas avança pelos campos jurídico e político. De um lado estão as empresas remoldadoras, que defendem a importação de pneus usados, e de outro estão as fabricantes de pneus, que perdem parte de um mercado cativo, bem como os órgãos de proteção ambiental, que temem pelo aumento da quantidade de pneus inservíveis no médio e longo prazos.

As remoldadoras argumentam que essa prática é benéfica para a economia do país, pois a importação e a posterior remoldagem desses pneus geram empregos e renda, além de beneficiarem o consumidor, já que o preço do pneu remoldado é menor do que o preço de um pneu novo.⁴ Além disso, segundo a Abip, as empresas são genuinamente nacionais, possuem programas bem-sucedidos de recolhimento de inservíveis e processos de produção que economizam petróleo.

A corrente contra a importação de usados argumenta que é desvantajoso o fato de o país tomar a responsabilidade de dar destinação final a pneus usados oriundos da Europa, já que lá geraram empregos, receitas e impostos. Assim, essa corrente argumenta que os pneus usados importados seriam o “lixo proveniente da Europa”.

Outro argumento contra a prática da importação de pneus usados seria a possibilidade de utilização dos próprios pneus usados nacionais para reforma, o que contribuiria também para reduzir o passivo ambiental. A principal alegação da indústria de remoldados para a utilização de carcaças importadas é a baixa qualidade do pneu usado nacional. A qualidade das estradas, o descarte inadequado e o baixo poder aquisitivo da população seriam a causa da má qualidade dos pneus usados no Brasil.

Além de discorrer sobre a questão ambiental que a importação de usados abarca, a Anip também alega que o consumidor não é devidamente informado acerca das características do pneu reformado, pois ele não dispõe de informações sobre o fabricante da carcaça, a data de fabricação, nem suas especificações originais.

⁴O preço do remoldado no mercado equivale a aproximadamente 60% do preço de um pneu novo.

Assim, o consumidor comprará pneus aparentemente idênticos, mas que podem ter desempenhos e especificações diferentes por causa das diferentes carcaças utilizadas.⁵

A Anip alega ainda que a importação de pneus usados estaria prejudicando a economia do setor ao estimular uma concorrência desleal, já que os remoldadores importam esses pneus com baixíssimo custo.

Ainda conforme a Anip, existiria um excesso de importações, já que as empresas de remoldados estariam utilizando apenas parte dos pneus usados para remoldagem. Segundo a Associação, da quantidade total importada, cerca de 35% são vendidos com meia vida, cerca de 35% são inservíveis, não se prestando a reforma, e apenas o restante seria realmente utilizado para remoldagem.

A importação de usados tem crescido exponencialmente nos últimos anos. De um patamar de 2 milhões de unidades em 2001, foram importados mais de 10 milhões de pneus usados em 2005 e mais de 7 milhões em 2006. Conforme mostrado pelo Gráfico 5, em que pese a redução do volume importado em 2006, verifica-se um crescimento de 508% no período de 2000 a 2006.

O Brasil tem um acordo com o Uruguai que permite a importação de pneus usados daquele país. Com base nisso, os países europeus pleiteiam na OMC o mesmo tratamento, o que viabilizaria juridicamente a exportação de pneus usados para o Brasil. O processo ainda está em tramitação.

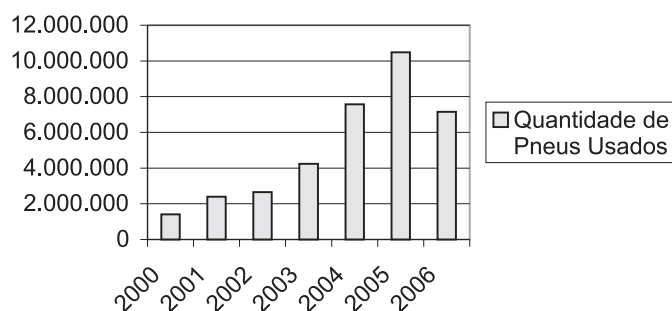
Tramita também no Congresso Nacional o Projeto de Lei 216/03, que busca legalizar a importação de pneus usados. Além do aspecto da importação, esse projeto também versa sobre o

⁵Corroborando essa alegação, os fabricantes aconselham que os pneus que trabalhem no mesmo eixo do veículo sejam de mesma marca, para evitar um comportamento inadequado do automóvel.

Gráfico 5

Importação de Pneus Usados

(Em Unidades)



Fonte: Secex.

recolhimento e a destinação de pneus, sejam eles importados ou fabricados no Brasil. Sua eventual aprovação pode causar um forte impacto no mercado nacional de pneus, com fortalecimento das empresas remoldadoras.

Os pneus são resíduos de difícil eliminação. Não são biodegradáveis e seu volume torna o transporte e o armazenamento complicados. Apesar de não serem considerados perigosos, sua queima libera substâncias tóxicas e cancerígenas, como dioxinas e furanos. Quando jogados em rios e arroios e até nas cidades, os pneus obstruem a passagem da água e podem causar alagamentos e transtornos à população. Além disso, servem como criatório para mosquitos transmissores de doenças tropicais. As milhares de carcaças abandonadas no Brasil são uma das principais causas da proliferação da dengue.

Em vista disso, foi deliberada a Resolução Conama 258/99, que estipulou metas de recolhimento e destinação ambientalmente adequada de pneus inservíveis.⁶ As metas são progressivas e, desde 2005, as empresas são obrigadas a recolher cinco pneus para cada quatro pneus que vendem no mercado interno.⁷

Para cumprir essa resolução, as empresas fabricantes resolveram atuar em conjunto através de sua associação (Anip), com a implantação de um programa de coleta e destinação de pneus inservíveis. Para o recolhimento, foram criados ecopontos por todo o país. Até o momento, já foram implantados 187 ecopontos, resultados de parcerias com as prefeituras, para receber os pneus inservíveis e dar destinação ambientalmente correta a eles. Após o recolhimento, os pneus são utilizados em atividades determinadas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) como “destinos ecologicamente corretos”.⁸

Apesar da implantação dos ecopontos, os fabricantes não têm conseguido coletar o volume de pneus esperado. Segundo a Anip, a dificuldade reside no fato de a população dar outras aplicações para os pneus usados, que não são reconhecidas pelo Ibama.⁹ Como consequência, essas aplicações prolongam a vida do pneu usado, impedindo a disponibilidade para a destinação final.

A Anip questiona o fato de o Ibama não reconhecer essas aplicações como destinos possíveis, já que esses pneus ainda possuem um valor de uso para seus proprietários. Ou seja, eles não estão abandonados no meio ambiente causando danos e, portanto, segundo a Associação, não seria necessária a obrigação de dar destinação final a eles.

O Descarte dos Pneus Inservíveis

⁶São considerados inservíveis os pneus inaptos para uso veicular e para processos de reforma.

⁷As obrigações de descarte dos fabricantes e importadores, contidas na Resolução Conama 258/99, estão no Anexo 1.

⁸Transformação do pneu em lâminas para posterior fabricação de outros produtos; utilização da borracha do pneu para aplicação em asfalto e produção de artefatos de borracha; picotagem do pneu para utilização em artefatos de concreto, em substituição à brita; utilização como combustível, em substituição ao carvão e ao coque.

⁹Os pneus usados podem ser utilizados de diversas formas: em muros de arrimo, em trabalhos artísticos, em ancoradouros, em balanços de parques e em muitas outras aplicações.

Estudo feito pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), contratado pela Anip, aponta que, de cem pneus que são trocados, cerca de cinquenta são levados de volta pelo proprietário, seja para ser utilizado em outro carro, ou vendido como usado, ou para alguma outra utilização. Dos pneus que são deixados no distribuidor, cerca de metade (25% do total) tem um mercado, sendo demandado por atividades que utilizam a borracha do pneu como matéria-prima. Os 25% restantes são os que ficam efetivamente disponíveis para serem recolhidos.

Diante desse quadro, as metas estipuladas pela Resolução do Conama não têm sido cumpridas pelas empresas fabricantes. Desde 2003, as quantidades recolhidas ficaram aquém do objetivo estipulado, o que resultou na autuação de todos os fabricantes pelo Ibama.

A Anip alega que a resolução é inexecutável e pleiteia uma reformulação das obrigações dos fabricantes.

Em 2005, todas as empresas ajuizaram uma ação declaratória alegando que a autuação era indevida, com base numa resolução “sem credibilidade”. Nessa ação, utilizou-se um argumento de ordem legal, que questionava o poder de legislar do Conama, já que este é um órgão regulamentador e não legislador, e um argumento de ordem física, alegando que a resolução é inexecutável, com uma obrigação impossível de ser cumprida.

A Anip alega ainda que a Resolução do Conama 258/99 não atribui responsabilidades a outros elos da cadeia, além dos fabricantes. Além disso, segundo a Associação, essa resolução foi feita sem embasamento em um estudo prévio de quantitativo de passivo existente.

Diante desse cenário, foi concedida uma liminar que desobrigou provisoriamente as empresas fabricantes do pagamento das multas relativas ao descumprimento das metas de 2003 e 2004 e evitou novas autuações relativas a 2005 e 2006. Porém, essa situação está criando uma contingência passiva para as empresas e permanece o risco de haver uma decisão judicial negativa.

A dificuldade de cumprir as metas de descarte também é um dos elementos da guerra entre fabricantes e remoldadores. Enquanto os fabricantes de pneus novos não conseguem cumprir as obrigações da Resolução do Conama, os remoldadores, que importam grande quantidade de pneus usados, ampliando a quantidade de pneus inservíveis no país, conseguem, paradoxalmente, destinar o quantitativo exigido, apresentando-se ao mercado como empresas comprometidas com a ecologia, sem os custos de recolhimento que as empresas fabricantes têm.

Um novo ciclo de investimentos na indústria de pneus se iniciou a partir de 2004, estimulado pelo ambiente econômico favorável. Entretanto, a partir de 2006, com os investimentos se materializando, o ambiente já não se encontra tão favorável quanto antes. Nesse intervalo de tempo ocorreram mudanças de duas naturezas: econômicas e mercadológicas.

No aspecto econômico, a valorização do câmbio, com sua manutenção no longo prazo, freou a expansão das exportações. Com isso, as metas de exportações das empresas fabricantes foram rebaixadas, frustrando as expectativas iniciais.

Em relação ao perfil do mercado, a principal mudança foi o acirramento da concorrência no mercado interno de pneus, já que o segmento de maior rentabilidade, o mercado de reposição, conta com dois novos *players*. Os pneus chineses importados ainda estão em quantidade moderada, mas já representam uma ameaça, ampliada pela situação do câmbio.

As remoldadoras vêm importando cada vez mais pneus usados e aumentando sua produção, contrariando as expectativas anteriores de que as importações seriam proibidas. Atualmente, o crescente montante de importações de usados é respaldado por liminares e há ainda um projeto de lei em tramitação para que essa prática seja regulamentada.

A importação de pneus usados é defendida pelos remoldadores como uma ação ecológica e nacionalista, já que a prática representa uma reciclagem e as empresas são de capital nacional, em contraposição aos fabricantes de pneus novos, subsidiárias de grandes grupos internacionais. Além disso, as empresas remoldadoras se orgulham de cumprir a Resolução Conama, enquanto as fabricantes de pneus novos estão aquém das metas de recolhimento.

Apesar dos esforços das empresas fabricantes e da unificação de suas ações de recolhimento de pneus inservíveis, com instalação de ecopontos em diversos municípios do país, as metas não estão sendo cumpridas desde 2003. As empresas afirmam que as obrigações da resolução são inexecutáveis e estão, no momento, procurando reformular a resolução através da redução do quantitativo e inclusão de novos atores, como o poder público e empresas de recolhimento de lixo. Alegam que não podem ser responsabilizadas, sozinhas, pelo recolhimento.

Com isso, fabricantes enfrentam um novo problema: os passivos ambientais gerados a partir do descumprimento da Resolução. Esses passivos ambientais são crescentes, já que as multas não estão sendo pagas graças à obtenção de liminar na Justiça e as empresas continuam descumprindo a Resolução.

Contudo, a visão de longo prazo das empresas continua positiva e, apesar de algumas reduções, os planos de investimentos para os próximos anos foram mantidos. A expectativa dos fabricantes é de que, com o tempo, a fatia de mercado dos remoldados se estabilize e seja até reduzida, na medida em que os usuários tenham mais experiência na comparação entre custo e benefício (segurança e durabilidade) dos produtos. Além disso, avaliam que problemas ambientais serão equacionados e que, apesar do câmbio valorizado, o Brasil continua uma ótima opção para investimentos, sobretudo em função da estabilidade política e econômica. O cenário econômico benigno, a liquidez internacional, a inexistência de crises especulativas, a redução progressiva dos juros internos e o reaquecimento da demanda interna de veículos automotores, com crescimento de cerca de 10% ao ano, fazem com que as empresas tenham uma boa visão de longo prazo com expectativas positivas.

O BNDES tem financiado fortemente a expansão do setor. Foram aprovados cerca de R\$ 466 milhões para empresas fabricantes de pneus no período de 2004 a 2006 em novas plantas, modernização de plantas antigas, projetos de expansão da capacidade de unidades industriais e apoio à exportação.

No início de 2007, o Banco passou a apoiar a comercialização de pneus de ônibus e caminhões por meio do Cartão BNDES. Tal mecanismo de financiamento pode contribuir para o aquecimento do mercado de reposição e evitar que os veículos rodem com pneus em más condições, aumentando, assim, a segurança para o transporte interurbano de carga e passageiros.

Além de financiar os fabricantes, o Banco pode auxiliar o equacionamento da questão do descarte de pneus inservíveis, financiando os investimentos necessários à ampliação da estrutura de recolhimento e descarte. O financiamento poderia abranger também, além das empresas fabricantes, os demais atores envolvidos, como as empresas de coleta de lixo e as prefeituras municipais. Assim, seria possível integrar ações que hoje são feitas de forma isolada, de maneira a fomentar uma gestão ambiental integrada.

Anexo 1 **Resolução Conama 258/99 – Os prazos e quantidades para coleta e destinação final, de forma ambientalmente adequada.**

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.

Art. 3º Os prazos e quantidades para coleta e destinação final, de forma ambientalmente adequada, dos pneumáticos inservíveis de que trata esta Resolução, são os seguintes:

I – a partir de 1º de janeiro de 2002: para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

II – a partir de 1º de janeiro de 2003: para cada dois pneus novos fabricados no País ou pneus importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

III – a partir de 1º de janeiro de 2004:

a) para cada um pneu novo fabricado no País ou pneu novo importado, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a um pneu inservível;

b) para cada quatro pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis;

IV – a partir de 1º de janeiro de 2005:

a) para cada quatro pneus novos fabricados no País ou pneus novos importados, inclusive aqueles que acompanham os veículos importados, as empresas fabricantes e as importadoras deverão dar destinação final a cinco pneus inservíveis;

b) para cada três pneus reformados importados, de qualquer tipo, as empresas importadoras deverão dar destinação final a quatro pneus inservíveis.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos pneumáticos exportados ou aos que equipam veículos exportados pelo País.

ANIP. “Entregue aqui o seu pneu velho. A preservação do meio ambiente está em nossas mãos. Faça sua parte”. Cartilha da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos.

BRADESCO. *Análise setorial – Pneus*, agosto de 2006.

“Bridgestone vai construir unidade em Camaçari”. *Valor Econômico*, 13 de dezembro de 2004.

BNDES Setorial, *Rio de Janeiro*, n. 25, p. 107-130, mar. 2007

Referências Bibliográficas

“Ciclo de investimentos atinge US\$ 1 bi”. *Valor Econômico*, 3 de novembro de 2005.

“Difícil de decompor”. *JB Online*, 4 de agosto de 2005.

“Firestone ampliará em 25% produção em Santo André”. *Valor Econômico*, 16 de dezembro de 2004.

“Goodyear investe US\$ 120 mi para ampliar produção”. *Valor Econômico*, 15 de dezembro de 2004.

“Michelin terá linha especial no país”. *Valor Econômico*, 21 de agosto de 2006.

“Multinacionais investiram no Brasil US\$ 1 bilhão nos últimos três anos”. *Valor Econômico*, 21 de agosto de 2006.

“O novo ciclo da borracha”. *Auto Data*, n. 201, maio de 2006.

“O pneu da discórdia”. *JB Online*, 4 de agosto de 2005.

“Pirelli investe R\$ 116 mi numa fábrica de radiais para ônibus e caminhões”. *Valor Econômico*, 8 de dezembro de 2004.

“Polêmica dos remoldados continua em discussão”. *Valor Econômico*, 3 de novembro de 2005.

“Real forte ameaça projetos dos fabricantes de pneus”. *Valor Econômico*, 3 de novembro de 2005.

“Remoldar é preciso”. *JB Online*, 4 de agosto de 2005.

“Uma só preocupação”. *Auto Data*, n. 201, maio de 2006.

Sites Consultados

Ambiente Brasil. <www.ambientebrasil.com.br>.

Anip. <www.anip.com.br>.

Abip. <www.abip.com.br>.

Borracha Natural Brasileira. <www.borrachanatural.agr.br/borrachaemfoco/050524.php>.

Bridgestone Firestone Brasil. <www.firestone.com.br>.

BS Colway. <www.bscolway.com.br>.

Cidades do Brasil. <<http://cidadesdobrasil.com.br/cgi-bin/news.cgi?cl=099105100097100101098114&arecod=20&newcod=1000>>.

Continental. <www.conti-online.com>.

Goodyear Brasil. <www.goodyear.com.br>.

Instituto de Qualidade Automotiva (IQA). <www.iqa.org.br/web-site/imprensa_exibe.asp?n=32>.

Michelin. <www.michelin.com>.

Pneuback. <www.pneuback.com.br>.

Pirelli Brasil. <www.pirelli.com.br>.