

PNEUS IMPORTADOS NO DISTRITO FEDERAL: UM ESTUDO DE CASO

TIRES IMPORTED IN THE FEDERAL DISTRICT: A CASE STUDY

Rogério Campos

Bacharel em ciências econômicas. Universidade Católica de Brasília

George Henrique de Moura Cunha

Professor da Universidade Católica de Brasília

george@ucb.br

Resumo

O objetivo principal deste artigo é estabelecer uma comparação dos aspectos econômicos do pneu importado e do pneu nacional, bem como verificar se a importação desses pneus tem um impacto positivo na economia brasileira. Para tanto, foram abordados os seguintes temas relacionados aos objetivos específicos da pesquisa: i) identificar os critérios estabelecidos pelas normas de regulamentação internacional do comércio de pneus; ii) analisar as estatísticas a respeito do suprimento de demanda e de quantidade de fábricas de pneus no Brasil; e, por fim, iii) debater a comercialização de importação de pneus desenvolvida por uma empresa de Brasília, com o intuito de ajudar na compreensão do impacto ocasionado por essas atividades na economia de Brasília e de seu entorno.

Palavras-Chave: Mercado de Pneus; importação; regulamentação.

Abstract

The main objective of this article is to establish a comparison of the economic aspects of the imported tire and the national tire, as well as to verify if the importation of these tires has a positive impact on the Brazilian economy. To this end, the following topics related to the specific objectives of the research were addressed: i) identify the criteria established by the international rules of the tire trade; ii) analyze statistics on the supply of demand and quantity of tire factories in Brazil; and (iii) to discuss the commercialization of tire imports developed by a Brasilia company with the purpose of helping to understand the impact of these activities on the economy of Brasilia and its surroundings

Keywords: *Tire Market; import; regulation*

1. INTRODUÇÃO

Para o desenvolvimento do presente estudo será realizada uma pesquisa bibliográfica cujo objetivo é o de identificar os principais conceitos e as principais características relacionados ao comércio e importação de pneus. Esses conceitos fundamentais servem para estabelecer uma base teórica sobre o tema principal da

pesquisa, assim como oferecer subsídios informacionais sobre os assuntos específicos para que seja possível desenvolver uma análise crítica, posteriormente, no estudo de caso que será desenvolvido em seguida.

Além do exposto, essa pesquisa também engloba um estudo de caso que será desenvolvido junto a uma empresa do ramo de importação de pneus situada em Brasília, Distrito Federal. Pretende-se, portanto, estabelecer uma análise comparativa entre as informações documentais da comercialização de importação de pneus desenvolvida por essa empresa com o objetivo de chegar a um parecer categórico sobre as condições econômicas do mercado de pneus na região considerada.

2. REGULAMENTAÇÃO DA POLITICA DE COMÉRCIO DE PNEUS

2.1 Breve Histórico da Fabricação de Pneus

Observando a história do pneu, percebe-se que este passou por diversas fases de desenvolvimento desde sua origem, no século XIX, até o seu estágio tecnológico atual. De acordo com a Fiesp (2016), originalmente, em 1844, Charles Goodyear inventou a borracha vulcanizada que, em 1888, foi utilizada por John Dunlop na invenção do pneumático que, na ocasião, utilizou em bicicletas. Neste sentido, entende-se que a invenção do pneu ocorreu há mais de um século e apresenta alguns fatos interessantes, que até ocasionaram a falência de alguns empresários. Um dos aspectos mais interessantes da sua origem, diz respeito a tecnologia precária que era utilizada para o desenvolvimento dos pneus na época. Além disso, os dados constatam que a borracha utilizada na produção de pneus corria o risco de se derreterem quando exposta a temperaturas elevadas (ANIP, 2016).

Este tipo de falha foi sanada quando, acidentalmente, o americano Charles Goodyear, por volta de 1830, descobriu que a borracha cozida a altas temperaturas com enxofre mantinha estabilidade de elasticidade no frio ou no calor. A partir desta descoberta é que foi inventado o processo de vulcanização da borracha, que passou a dar nova forma ao pneu e melhorou consideravelmente a segurança da sua utilização nos veículos automotores (ANIP, 2016). Nesse contexto originário do pneu, de acordo com Le Preste (2012),

“Alguns anos mais tarde, em 1845, os irmãos Michelin foram os primeiros a patentear o pneu para automóvel. As etapas iniciais

de desenvolvimento dos pneus ainda passaram pelo feito do inglês Robert Thompson que, em 1847, colocou uma câmara cheia de ar dentro dos pneus de borracha maciça. A partir de 1888, com a utilização do pneu em larga escala, as fábricas passaram a investir mais em sua segurança”.

Segundo a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (ANIP, 2004), no Brasil a produção de pneus iniciou-se quando houve a implantação do Plano Geral de Viação Nacional, de 1934, que foi concretizado dois anos mais tarde, quando houve a instalação da Companhia Brasileira de Artefatos de Borracha, ou simplesmente o “Pneus Brasil”.

De acordo com a Tabela 1, pode-se constatar que os automóveis correndependeram aos veículos automotores com maior produção nacional em 2015, seguindo dos caminhões e dos ônibus. Supondo que a população de condutores de veículos automotores no Brasil seja de, aproximadamente, 100 milhões de pessoas, significa que em um ano produziu-se uma quantidade de carros para atender 7,6% do total de condutores em território nacional. Este número é extremamente alto, haja vista que boa parte desses condutores já possuem veículos ou utilizam veículos compartilhados com outras pessoas. Esse fato ajuda a explicar o estoque em excesso de veículos nos pátios das montadoras de veículos nos últimos anos no Brasil (ANFAVEA, 2015).

Tabela 1: Produção de veículos Brasileira em 2015

TIPO DE VEÍCULO	PRODUÇÃO ANUAL
Caminhão e ônibus	7,6 milhões
Automóvel	8 milhões
Motocicleta	2 milhões
Fora-da-estrada e agrícola	300 mil
Aviões	Número não fornecido

Fonte: ANIP (2016)

De acordo com os dados apresentados pela ANIP (2010), as nove empresas associadas no Brasil produziram 67,3 milhões de unidades e obtiveram um crescimento significativo de 15% quando comparado à produção de 2009 (ANIP, 2016).

2.2 Suprimento da Demanda Nacional

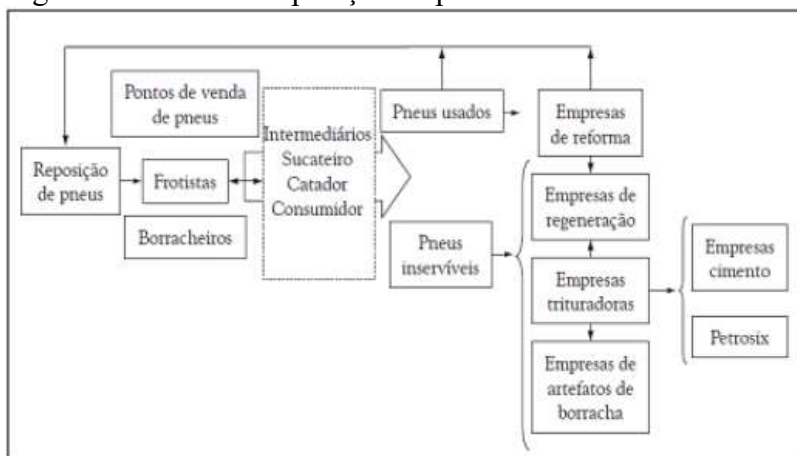
Conforme as informações disponibilizadas pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2016), no Brasil são descartados 40 milhões de pneus por ano. Esse fato, quando somado à quantidade de pneus já existente acumulada no país, representa uma enorme parcela de passivo ambiental que precisa urgentemente ser direcionado para o tratamento adequado.

Isso porque o pneu só pode ser reformado uma única vez para automóveis de passeio e até três vezes para caminhões, sendo o número formado pelos pneus de automóveis de passeio o mais representativo. O segmento de venda de pneus no país pode ser vislumbrado a partir de duas óticas diametralmente opostas: a das empresas produtoras/importadoras de pneus novos e aquela das empresas reformadoras de pneus (MOTTA, 2008, p. 39).

Os produtores nacionais de pneus novos inauguraram, no ano de 2002, a Associação Nacional das Indústrias de Pneumáticos (ANIP), associação que integra nove grandes empresas, que são as seguintes: Bridgestone-Firestone, Continental, Goodyear, Levorin, Maggion, Michelin, Pirelli, Rinaldi e Tortuga. Esta associação gera cerca de 165 mil empregos diretos e indiretos (PEREIRA, 2011).

Antes de seguir em frente na questão mercadológica da indústria de pneus no Brasil, faz-se extremamente necessária a compreensão de como ocorre o ciclo da utilização de pneus no território nacional. Neste aspecto, esse ciclo tem início com a reposição dos pneus antigos e segue as seguintes etapas logísticas apresentadas na Figura 1 apresentada a seguir:

Figura 1: Cadeia de reposição de pneus.



Fonte: Motta (2008)

A Associação Brasileira do Segmento de Reforma dos Pneus (ABR, 2011) foi estabelecida no ano de 1985 e faz a congregação de três tipos de empresas, que são as seguintes:

i) os reformadores de pneus; ii) os fabricantes de matéria-prima para reforma de pneus e; iii) as fabricantes de máquinas e equipamentos para reforma de pneus. De acordo com os dados fornecidos pela organização, no ano de 2011, o setor teve faturamento de quatro bilhões de reais nos três tipos – reforma, matéria-prima e equipamentos, sendo composto por aproximadamente 1.578 reformadoras e 18 fornecedores de matéria-prima (15 nacionais e 3 multinacionais) e gerou 50 mil empregos diretos. Pelos dados apresentados, pode-se observar que o ramo de produção de pneus novos é dominado por um grupo restrito de grandes empresas internacionais. Por outro lado, o nicho referente à produção de pneus reformados é composto, basicamente, por micro e pequenas empresas que estão espalhadas por todo o país (PEREIRA, 2011).

De acordo com a Figura 2, que traz informações referentes à produção do setor por categoria, vendas totais, principais canais de venda e etc., pode-se notar que houve um salto considerável na quantidade total de pneus vendidas no início de 2010, elevando em cerca de 22% em relação ao ano de 2009. Além disso, nos últimos anos, a maior parte da produção de pneus, dentro do território brasileiro, centrou-se na reposição dos pneus desgastados, compreendendo, aproximadamente, 64% da produção total. Por fim, a Figura 2 também revela que a maior parte da produção de pneus é destinada aos carros de passeio, seguido por moto e caminhões de transporte de carga.

Como podemos avaliar pela Figura 2, as fábricas nacionais produziram em conjunto, no final do ano de 2015, 68 milhões de pneus. No entanto, quando se observa as vendas totais do mercado, constata-se um consumo de 71 milhões de pneus, revelando um déficit anual de 3 milhões na produção de pneus. Logo, fica claro que a produção nacional não supre a demanda nacional, ainda que toda sua produção fosse vendida aqui. Além do mais, apesar dessa carência na oferta de pneus, cerca de 16,9% do total de pneus é exportado para outros países.

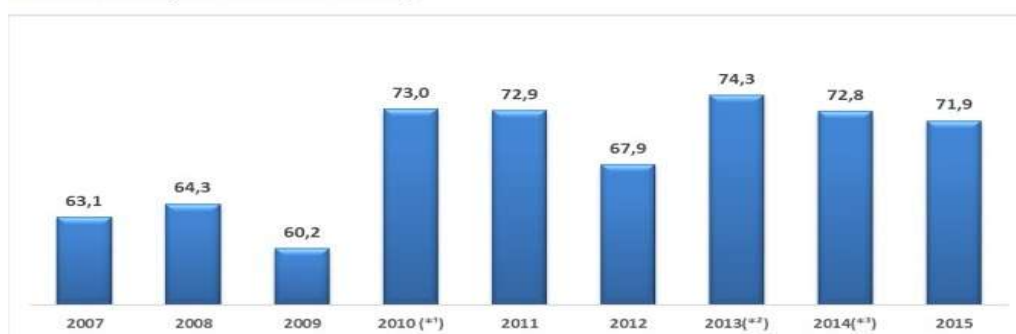
Figura 2: Produção nacional, consumo nacional e distribuição da produção



Dados de produção:

PRODUÇÃO POR CATEGORIA (Milhares de unidades)										
	2006	2007	2008	2009	2010 ^(**)	2011	2012	2013 ^(**)	2014 ^(**)	2015
CARGA	6.947,40	7.319,30	7.367,10	6.033,60	7.735,30	7.448,80	7.138,00	8.231,33	7.894,36	6.829,05
CAMIONETA	5.894,00	6.058,40	5.841,90	5.599,80	7.940,80	8.470,60	8.267,80	9.904,48	8.860,74	8.843,08
PASSEIO	28.948,70	28.791,40	29.585,90	27.489,30	33.812,80	32.568,20	30.406,40	32.554,32	33.266,71	37.399,85
MOTO	11.438,80	13.725,50	15.249,30	13.158,10	15.205,60	16.078,50	14.519,50	15.041,60	15.514,35	14.614,75
AGRÍCOLA	559,30	698,20	776,00	593,30	781,40	793,80	807,20	928,49	873,85	719,49
OTR	129,30	131,90	127,20	86,70	136,00	109,70	107,80	103,30	118,42	103,20
INDUSTRIAL	498,50	462,10	716,40	1083,30	1633,20	1396,90	1360,30	2072,81	151,55	120,80
AVIÃO	51,00	60,90	47,60	41,80	60,00	60,10	54,00	52,57	50,52	0,79
TOTAL	54.467,00	57.247,70	59.711,40	54.085,90	67.305,10	66.926,60	62.661,00	68.888,90	66.730,50	68.631,00

Vendas totais (milhões de unidades):



Principais canais de venda em 2015:



Principais canais de venda em 2014:



Fonte: ANIP (2015)

2.3 Regras de Descarte de Pneus

As regras vigentes no Brasil a respeito da normatização do destino dos resíduos na fabricação dos pneus está diretamente relacionada com a discussão acerca da Convenção de Basileia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito. Esta convenção é um dos principais eventos ocasionados pela política adotada correntemente pelos países de primeiro mundo (PEREIRA, 2011).

“A Convenção é um documento que surgiu como fruto da Conferência de Plenipotenciários, ocorrida em Basileia, na Suíça, em 1989, e tem como objetivo primordial proteger a saúde humana e o ambiente contra os efeitos prejudiciais dos chamados “resíduos perigosos” – com base em sua origem, composição e características – e dos dois tipos de resíduos definidos como

“outros resíduos”, que são os resíduos domésticos e as cinzas produzidas em incineradores (LUZ et al., 2013, p. 22)”.

A respectiva Convenção foi incorporada à legislação brasileira por meio do Decreto 875 em 1993. Porém, antes disso acontecer, no dia 13 de maio de 1991, o Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX), órgão que na época era vinculado ao Ministério da Fazenda, registrou a Portaria nº 8/1991, que, conforme seus artigos 27 e 28, proíbe, explicitamente, a importação de qualquer bem de consumo usado. Entre os bens de consumo usados estavam os pneus, o que dificultou ainda mais o atendimento à demanda doméstica por pneus (CONAMA, 2016, online).

Nesse contexto, o Conselho Nacional do Meio Ambiente viu-se no dever de elaborar diversas normas com o objetivo de organizar essa questão. Nesse aspecto,

“A Resolução nº 23/1996 definiu os resíduos perigosos e definiu o tratamento que lhes deveria ser outorgado, enquadrando os pneus usados na categoria de resíduos inertes, classe III, cuja importação seria proibida, pois, conforme fosse a disposição final dada, poderiam ser perigosos; a seguir, em 1999, foi publicada a Resolução nº 258/1999, por meio da qual se instituiu a responsabilidade do produtor/importador pela destinação ambientalmente adequada para pneus inservíveis existentes no país na proporção,⁹ em 2007, de quatro pneus produzidos ou importados novos para cinco pneus usados reciclados e, depois, para cada três pneus importados reformados de qualquer tipo, deveriam ser reciclados quatro pneus usados (CONAMA, 2016)”.

Cumprido salientar que incluir os pneus reformados nas Resoluções do CONAMA foi devido à consideração de aspectos ambientais, e não a respeito da comercialização dos mesmos no mercado internacional. A produção e comercialização de pneus no mercado de importação e exportação cresceu muito, ocasionando problemas de acúmulo de resíduos que comprometeria infrações graves ao meio ambiente.

2.4 Legislação Antidumping

Como mencionado no tópico anterior, a questão do acúmulo de resíduos causados pelo descarte de pneus usados acabou por gerar problemas de amplitude mundial. Esse fenômeno foi o que levou as instituições de proteção ao meio ambiente a pressionarem os órgãos legislativos para que criassem normas específicas para este tipo de problema.

Segundo Brasil (2013):

“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”.

No que se refere a legislação vigente no Brasil, a importação de qualquer produto usado é legalmente proibida desde 1991. Porém, pode-se perceber que ocorre que as importações de pneus vêm sendo praticadas por meio de recursos legais que as empresas obtêm na Justiça. Estas liminares normalmente são derrubadas em instâncias superiores, mas, quando isso ocorre, a comercialização de importação já foi concretizada.

“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 (LAGARINHOS, 2009)”.

Uma das atitudes mais importante no combate ao antidumping foi o fato de que as empresas fabricantes de pneus passaram a atuar de modo integral por meio da sua associação (ANIP). Esta conduta permitiu a elaboração de projetos que organizassem adequadamente o processo de descarte de pneus usados, tais como o projeto de criação de “ecopontos¹” para o recebimento de pneus usados.

2.5 Fábricas de Pneus no Brasil

Conforme as informações pesquisadas pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, atualmente existem 12 fábricas de pneus atuantes no Brasil. Segundo os dados estatísticos da 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” (ANIP, 2013). A seguir, na Tabela 2, são apresentadas as fábricas de pneus que atuam no Brasil. Como pode ser visto por ela, a Pirelli é a fábrica que mais possui plantas industriais no país, sendo a maioria delas localizadas no estado de São Paulo.

¹ Segundo o Dicionário Informal (2016), ecoponto é o “local onde é destinado a receber resíduos gerados para reciclagem ou não dependendo do resíduo gerado”.

Tabela 2: Empresas de Pneus instaladas 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)

Fonte: ANIP (2013).

Segundo a ANIP (2013), “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”. Devido a inauguração da planta da Continental em 2006 houve o interesse das cinco maiores produtoras mundiais no mercado internacional brasileiro. “O país é o sétimo maior produtor mundial de pneus para automóveis e o quinto em pneus para caminhão/ônibus e caminhonetes”.

Mesmo com todo o avanço tecnológico, o processo de fabricação de pneus ainda não conta com processos completamente automatizados, o que faz com que a mão-de-obra humana seja um dos pilares principais para o desenvolvimento no mercado de pneus. A partir desta perspectiva o Brasil tem sido um dos países que estão sendo mais procurados pelos fabricantes, pelo fato de oferecer um custo salarial significativamente abaixo do piso estabelecido em países avançados.

“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 (LEITE et al., 2010)”.

Outro aspecto que chama a atenção dos investidores diz respeito ao promissor crescimento do mercado automobilístico no Brasil, já que nos países ricos este ramo de mercado geralmente tem uma saturação alta e não gera os lucros que podem ser obtidos com a implementação de fábricas no território brasileiro. Para exemplificar a atratividade do setor automobilístico no Brasil, a revista especializada em automóveis Quatro Rodas

publicou uma reportagem em 2012 baseada num estudo da consultoria IHS Automotive. Nessa reportagem, a revista afirmava que o “lucro das montadoras brasileiras é o triplo dos EUA”. Para além, na mesma matéria, a revista afirma que “a margem de lucro brasileira gira em torno de 10%, enquanto nos EUA ela é de 2% e no resto mundo chega a 5%” (Quatro Rodas, 2012).

Diante desse levantamento teórico, buscou-se demonstrar os principais conceitos e normas que regulam o comércio de pneus importados no Brasil e em suas relações econômicas com outros países. Portanto, a partir do próximo tópico, será apresentado um estudo documental, cujo objetivo é contribuir na compreensão do impacto econômico regional ocasionado pela comercialização de pneus importados.

3 ESTUDO DE CASO

Para analisar o impacto na economia nacional ocasionado pelo comércio de importação de pneus foram selecionados alguns documentos de atividades comerciais desta categoria. Esses documentos foram colhidos de uma empresa privada localizada em Brasília, Distrito Federal, e contém diversos índices financeiros importantes que auxiliam a compreender melhor o funcionamento de uma empresa nessa indústria.

Assim, a Figura 3 (em anexo) representa uma síntese contábil da empresa Siqueira Campos em relação ao seu exercício no ano de 2016. Entre as informações contidas na Figura 3 e na Figura 4, figuram-se: i) o preço do pneu 175 /65 R14 no mercado internacional cotado em dólar (USD 17,35); ii) a quantidade comprada pela empresa; iii) o valor da compra FOB (free on board)²; iv) valor do frete; v) valor do seguro da carga; vi) o valor das despesas nacionais discriminadas por categorias; vii) a margem de lucro em termos percentuais; viii) o valor dos impostos incidentes sobre essa operação comercial; ix) a rentabilidade líquida; x) o preço de venda final do pneu importado vendido dentro do Brasil e etc.

A fim de desenvolver uma análise comparativa de informações, foram exemplificadas três medidas de pneus, quais sejam, o 175/65 R14, o 195/55 R15 e o 205/55 R16. Os documentos apresentados a seguir apresentam as características comerciais de cada um, contribuindo para a compreensão do processo de nacionalização

² Segundo a Investopedia, Free on Board é um termo comercial que indica se o vendedor ou o comprador tem responsabilidade por bens que são danificados ou destruídos durante o transporte entre as duas partes.

dos mesmos até seu custo de venda, e desta forma, portanto, pode-se fazer a comparação com o preço do produto nacional.

A partir das informações que foram demonstradas nas simulações de valores apresentados nas tabelas anteriores, foram selecionados os seguintes parâmetros para estabelecer uma análise comparativa entre o importado e pneu nacional: 1) Dólar no valor de R\$ 3,35; 2) Frete de 1800 dólares; 3) Rentabilidade líquida de 10% e; 4) O estado de São Paulo como destino final. Desse modo, com base nos parâmetros anteriores obteve-se os seguintes resultados:

Tabela 3: Comparação dos pneus nacionais *versus* importados

Pneu importado	Valor com 10% Ren. Distribuidor	Preço loja	Loja Preço Pirelli	% Dif.
175/65 R14	166,04	202,9	237	14%
195/55 R15	174,76	228,9	359,9	36%
205/55 R16	200,9	269,9	375,6	28%

Fonte: Dados colhidos do seguinte sítio <http://www.kdpneus.com.br/>

A seguir são apresentados os campos que foram utilizados das simulações apresentadas nas tabelas anteriores:

1. VMLE: é o Valor da Mercadoria no Local de Embarque que equivale ao valor total dos bens antes de seguir viagem no navio para o Brasil no porto de origem;
2. VMLD: Valor da Mercadoria no Lugar de Descarga que se refere ao valor dos bens quando atracam no país de destino, aqui acrescentam-se ao custo os valores de frete, seguro e capatazia, que é a taxa que o porto cobra por container para poder atracar.
3. TOTAL VMLD + Impostos: ou seja, acrescentou-se ao VMLD os impostos federais de importação II, IPI, PIS/PASEP, Confins e ICMS diferido.
4. FOB DESPESAS NACIONALIZACAO TOTAL ALL-IN: neste campo foram acrescentadas todas as despesas nacionais listadas, restando apenas para o final o custo de despesas com impostos de venda e impostos sobre o lucro.

O motivo pelo qual escolheu-se a região de São Paulo é que a mesma representa o mercado mais expressivo e competitivo do mercado de pneus atual, ou seja, analisando

esta região pode-se ter uma base de estudo melhor tendo em vista que comporta o maior mercado de pneus do Brasil.

Os 10% de margem de lucro foi um valor aleatório de margem para que cada uma das medidas tivesse o mesmo percentual de lucro para não afetar de forma diferente a sua comparação com o pneu nacional. Não faria sentido ter uma margem de lucro maior em uma das três medidas, pois ocasionaria um efeito de decisão da empresa analisada, Siqueira Campos, e não do mercado.

O preço nos pontos de venda/lojas foi retirado de um site de vendas online que tem tanto os pneus nacionais quanto os importados pela Siqueira Campos.

Pode-se perceber que há uma grande variedade de Pneus no mercado Brasileiro, e as informações analisadas anteriormente demonstram que novamente os pneus importados começam a ter uma participação mais significativa na economia brasileira, devido a recente queda do dólar e aos altos preços dos pneus nacionais.

4. CONCLUSÃO

O objetivo desse capítulo foi avaliar as condições de mercado de pneus no Distrito Federal. Para tanto, analisou-se a relação do pneu importado diante do pneu nacional, a fim de descobrir se a importação de pneus tem um impacto positivo ou negativo na economia da região analisada. Neste sentido, no decorrer do presente estudo foram identificados os critérios estabelecidos pelas normas de regulamentação internacional do comércio de pneu. Constatou-se que atualmente as normas que regem o comércio de importação e exportação de pneus se apresenta bastante rígida, como consequência das mudanças advindas da globalização econômica e dos novos paradigmas sustentáveis.

Além disso, também foram analisadas as estatísticas a respeito do suprimento de demanda internet, bem como da quantidade de fábricas de pneus no Brasil. Por fim, discutiu-se a respeito da comercialização de importação de pneus desenvolvida por uma empresa, no caso concreto, com o intuito de compreender o impacto ocasionado por estas atividades na economia.

Além do exposto, do ponto de vista da Balança Comercial brasileira, as exportações são sempre preferíveis que as importações, a menos que os bens importados

sejam máquinas ou equipamentos utilizados no aprimoramento ou no aumento da capacidade de produção, gerando emprego e renda no território nacional. Caso contrário, se os bens importados não forem insumos ou mercadorias utilizadas no investimento, tais importações leva dinheiro de residente para fora do país, remunerando capital e trabalho estrangeiros, ou seja, deixa de promover a prosperidade dentro do país para promover fora. Contudo, ao analisar as informações do trabalho, pode-se observar um detalhe que muda esse cenário padrão, qual seja, as fábricas nacionais não têm capacidade de produção suficiente para suprir a demanda doméstica.

Levando em consideração que as próprias fabricantes de pneus são as grandes responsáveis pela maior parcela de todo pneu importado para atender o mercado doméstico, tem-se que o pneu importado traz um grande benefício à sociedade brasileira. Esse bônus social consiste no aumento da competitividade e na ajuda da redução da inflação, uma vez que escassez na oferta com uma grande demanda resulta, via de regra, em aumentos dos preços. Como o pneu, por sua vez, é um insumo básico na logística, é natural que um aumento do preço dos pneus seja ressado para o preço final das mercadorias e, portanto, nesse sentido, há um efeito macroeconômico favorável com a importação dos pneus.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SEGMENTO DE REFORMA DE PNEUS. **Cenário da reforma de pneus no Brasil. 2011.** Disponível em: <<http://www.abr.org.br/dados.html>>. Acesso em: set. 2017.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE PNEUMÁTICOS. **Os pneumáticos no Brasil.** 2004. Disponível em: <<http://www.ANIP.com.br/?cont=ANIP>>. Acesso em: set. 2017.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Panorama da indústria de pneus no Brasil: ciclo de investimentos, novos competidores e a questão do descarte de pneus inservíveis.** BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 25, p. 107-130, mar. 2013.

FILHO, L. S. N. R. **A Logística Reversa de Pneus Inservíveis: o problema da localização dos pontos de coleta.** 2010. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis - SC.

LAGARINHOS, Carlos Alberto Ferreira; TENÓRIO, Jorge Alberto Soares. **Reciclagem de pneus**: discussão do impacto da política brasileira. Engevista, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, 2009.

LE PRESTE, Philippe. **Ecopolítica internacional**. 2. ed. São Paulo: Senac São Paulo, 2012.

LEITE, Carlos Alberto Gonçalves; SERRA, Neusa. **Gestão ambiental de pneus inservíveis no Brasil**: identificação de fluxos e contribuição para políticas públicas de destinação. In: CONGRESO MUNDIAL ISWA 2005: Haciaun Sistema Integral de Gestión de Resíduos Sólidos Urbanos, 2009. [Trabalho apresentado]. Buenos Aires, 6-10 nov. 2009.

LUZ, L.; DURANTE, D. A guerra dos pneus: a controvérsia entre Brasil e Comunidades Europeias sobre o comércio internacional de pneus usados. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, v. 27, Editora: UFPR, p. 37-55, jan./jun. 2013.

MOTTA, Flavia Gutierrez. **A cadeia de destinação dos pneus inservíveis** – o papel da regulação e do desenvolvimento tecnológico. *Ambiente & Sociedade*, Campinas, v. XI, n. 1, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/asoc/v11n1/11.pdf>>. Acesso em: set. 2016.

MOTTA, F.G. **A cadeia de destinação dos pneus inservíveis**: o papel da regulação e do desenvolvimento tecnológico. *Ambiente e Sociedade*. Campinas. vol. XI, n. 1. p. 167-184. jan.-jun. 2008.

PEREIRA, Maria Auxiliadora. **A difícil equação entre comércio e meio ambiente**: o caso da proibição de pneus usados e remoldados da União Europeia. 2011. 118 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável) - Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, Brasília, 2011.