

LIVRO BRANCO DA INDÚSTRIA DE PNEUS

uma política industrial
para o setor

LIVRO BRANCO DA INDÚSTRIA DE PNEUS

uma política industrial
para o setor

2015 - by ANIP – Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos

Primeira edição: 2015

Design e Produção Gráfica: Laika Design

Impressão e acabamento: Centrográfica

FICHA CATALOGRÁFICA

CATALOGAÇÃO NA FONTE DO DEPARTAMENTO NACIONAL DO LIVRO – BIBLIOTECA NACIONAL:

Livro branco da indústria de pneus – uma política industrial para o setor / estudo coordenado por Patrícia Vêras Marrone. São Paulo, ANIP, 2015

BIBLIOGRAFIA

1. Política industrial (economia) - Brasil
2. Indústria de pneumáticos e câmaras de ar
3. Competitividade (economia) - Brasil

I. ANIP. Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos

II. Título: Livro branco da indústria de pneus – uma política industrial para o setor

ÍNDICE PARA CATÁLOGO SISTEMÁTICO

1. Brasil – Indústria de pneumáticos; Política Industrial; Economia;
2. Brasil – Política industrial; Máquinas e equipamentos; Economia

APRESENTAÇÃO

A indústria de pneus do país apresentou leve queda de produção em 2014, com relação ao ano anterior (-0,2%), apesar da indústria nacional de veículos ter produzido 15% a menos. Já as vendas chegaram a um novo recorde, 74,3 milhões de pneus, em função do crescimento da frota nos períodos anteriores, desempenho este possibilitado pelos investimentos realizados nos últimos anos e que terão sequência nos próximos. Assim, as empresas projetam que, entre 2007 e 2020, o total de investimentos chegará a R\$ 15 bilhões.

A balança comercial do setor, que era positiva até 2010, tornou-se deficitária a partir de então, com a entrada maciça de produtos importados, principalmente da Ásia, onde custos menores de insumos, mão de obra, tributários, dentre outros, evidenciam a queda geral de competitividade da produção industrial no Brasil. Há ainda o problema de pneus importados com preços abaixo dos praticados em outros mercados (*dumping*) e com qualidade questionável, fragilizando o setor produtivo. Os órgãos do governo ligados à questão reconheceram e aprovaram algumas medidas *antidumping*, ajudando a mitigar o problema.

A queda de competitividade do produto nacional ocorre também pelo não cumprimento, por parte de importadoras independentes de pneus, da obrigação legal de recolher os pneus inservíveis e dar-lhes destinação ambientalmente adequada, conforme exige a legislação brasileira.

A indústria brasileira de pneus também está preocupada com o impacto da excessiva carga tributária em sua competitividade e, ainda, com os riscos de escassez de água e energia que podem expor a produção a custos mais elevados e até à paralisação das atividades.

A ANIP vem trabalhando em conjunto com o INMETRO nos aspectos de segurança veicular e eficiência energética, para a implantação do Programa Brasileiro de Etiquetagem de Pneus, que entrará em vigor a partir de abril de 2015. O Brasil é um dos países pioneiros a implantar esta regulamentação, que está em vigor apenas no Japão (desde 2010) e na União Europeia (desde 2012). A etiquetagem de pneus também leva ao consumidor informações adicionais sobre o pneu, para que possa realizar sua compra de forma mais consciente.

Este documento reúne um resumo das atividades da ANIP, a análise dos problemas que reduzem a competitividade do setor, e apresenta 11 propostas para mitigá-los. Os fabricantes de pneus esperam trabalhar junto com a administração pública para efetuar mudanças que possibilitem atrair novos investimentos e gerar mais empregos, para manter-se na vanguarda tecnológica, expandir exportações e reverter a balança comercial do setor.

JEAN-PHILIPPE OLLIER
PRESIDENTE DO CONSELHO
DE ADMINISTRAÇÃO

ALBERTO MAYER
PRESIDENTE EXECUTIVO

11 PROPOSTAS QUE A ANIP DESTACA PARA ATENÇÃO DOS GOVERNOS



ÍNDICE

A ANIP. 11

A INDÚSTRIA DE PNEUS NO BRASIL. 25

PROPOSTAS AO GOVERNO
PARA ALAVANCAR O CRESCIMENTO
DO SETOR. 45

1. SIMPLIFICAÇÃO E ISONOMIA TRIBUTÁRIA. 52
2. REGULAMENTAÇÃO TRABALHISTA CONSOANTE
A DINÂMICA DE MERCADO. 55

3. REDUÇÃO DO CUSTO LOGÍSTICO. 56
4. DESONERAÇÃO DO PROCESSO DE LOGÍSTICA REVERSA. 57

5. MELHOR ACESSO A INSUMOS ESSENCIAIS
PARA PRODUÇÃO. 60

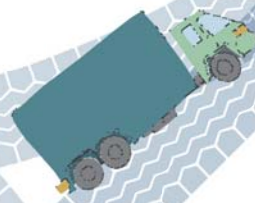
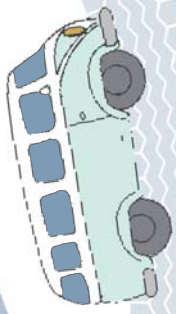
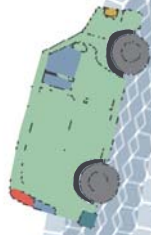
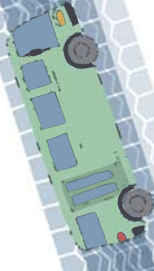
6. EQUACIONAMENTO DO PASSIVO DE PNEUS INSERVÍVEIS
GERADO POR IMPORTADORES. 64

7. ESPECIALIZAÇÃO DE PROFISSIONAIS. 66
8. ESTÍMULO À EXPORTAÇÃO DE PNEUS. 70

9. DIVULGAÇÃO DA IMPORTÂNCIA DO PNEU NA
SEGURANÇA VEICULAR. 71

10. MARGENS DE PREFERÊNCIAS NAS COMPRAS
GOVERNAMENTAIS DE PNEUS. 72

11. ESTÍMULO À AMPLIAÇÃO DO MERCADO
DE BORRACHA RECICLADA. 73



A ANIP



OBJETIVO DA ANIP

A ANIP - Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (www.anip.org.br), fundada em 1960, representa institucionalmente a indústria de pneus e câmaras de ar instalada no Brasil. É a entidade líder do Sistema ANIP, que inclui a Recidanip e o SINPEC (Sindicato Nacional da Indústria de Pneumáticos, Câmaras de ar e Camelback).

MISSÃO

Atuar como veículo institucional, educacional, cultural e social, provendo os clientes, no âmbito nacional e internacional, de serviços e soluções com elevado padrão de excelência, sustentando e ampliando, dessa forma, a sua legitimidade e representatividade perante a sociedade, meio empresarial e governamental.

HISTÓRICO

A atuação da ANIP é voltada ao desenvolvimento do setor industrial de pneus no Brasil, à defesa dos seus interesses coletivos, aos avanços tecnológicos, ao comércio internacional, e à melhoria contínua dos processos de trabalho, comercialização e ação ambiental de seus associados.

A entidade mantém contínua interação com áreas públicas ligadas direta e indiretamente ao mercado de pneus e suas matérias primas, como o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Ministério da Fazenda, além de órgãos técnicos e reguladores como INMETRO e IBAMA.

Em relação aos Ministérios, seu principal foco vem sendo a busca de condições para aumentar a competitividade da indústria instalada no país, tanto para a comercialização no mercado interno como para a exportação. Entre suas ações se inclui a colaboração proativa com o governo na defesa contra atos ilegais no território nacional e a não realização da reciclagem por parte de alguns importadores, apresentando soluções para reduzir a concorrência desleal. Outra ação é contra a prática de *dumping* por algumas empresas exportadoras para o Brasil com preços abaixo do que são utilizados em outros mercados, atividade esta condenada pela Organização Mundial do Comércio (OMC). As investigações já realizadas determinaram seis medidas *antidumping* para pneus de passeio, carga e motocicleta e bicicleta.

Com o INMETRO vêm sendo avaliados, em conjunto aspectos técnicos dos pneus, como composição, etiquetagem e outros. Com o IBAMA, o relacionamento tem como objetivo o acompanhamento da destinação dos pneus inservíveis, tanto pelos fabricantes como por importadores. Em 1999 a ANIP iniciou o Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis, que, em 2007, evoluiu com a criação da Reciclanip, entidade voltada exclusivamente para gerenciamento deste programa no país. A entidade é considerada uma das principais iniciativas de pós-consumo da indústria brasileira, por reunir mais de 800 pontos de coleta em todo o Brasil. A Reciclanip também atua no sentido de estimular e informar os consumidores e a comunidade sobre descarte de pneus. Desde 1999, quando começou a coleta dos pneus inservíveis pelos fabricantes, até o final de 2014, mais de 3 milhões de toneladas de pneus inservíveis, equivalentes a 625 milhões de pneus de passeio, foram coletados e destinados adequadamente. Esse trabalho vem sendo amplamente reconhecido por diferentes organizações.

A RECICLANIP

ORIGEM DA RECICLANIP

A abrangência nacional e o profissionalismo requerido pelo Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis, que conta hoje com a participação de 834 pontos de coleta em todos os estados do país e no Distrito Federal, tornou necessária a constituição de uma entidade exclusivamente dedicada à gestão e aprimoramento dos trabalhos sobre o pós-consumo dos pneumáticos. Assim, foi criada em 2007 a Reciclanip, com base no modelo europeu, com a diferença que nos países da Europa o custo é compartilhado entre os diversos participantes da cadeia e, no Brasil, até o momento é pago apenas pelos fabricantes e importadores.

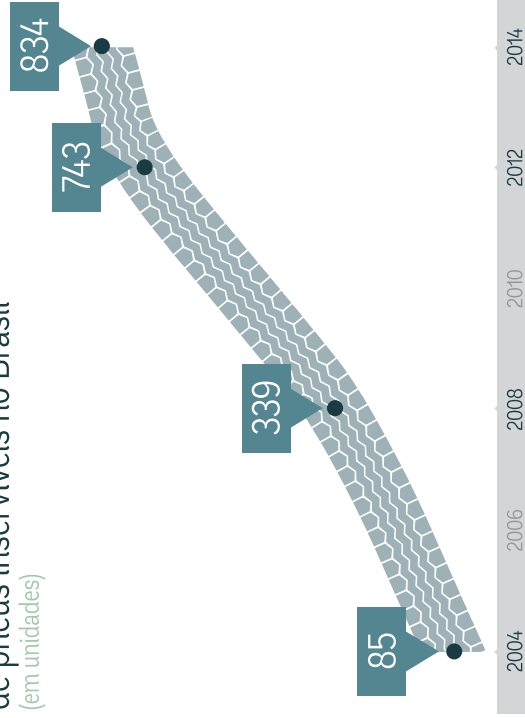
Associação sem fins lucrativos, a Reciclanip tem por missão assegurar a sustentabilidade do processo de coleta e destinação de pneus inservíveis de responsabilidade dos fabricantes de pneus, em todas as regiões do país, atuando de forma responsável nas áreas ambiental, social e econômica. Tem como visão de futuro ser percebida pela sociedade como entidade-modelo, admirada pelo trabalho efetivo na destinação de pneus inservíveis gerados pela indústria nacional.

ALCANCE E INSTRUMENTOS DE GESTÃO

O Programa funciona em âmbito nacional, a partir da celebração de convênios de cooperação mútua, com instalação dos chamados Pontos de Coleta, locais

cobertos disponibilizados e controlados pelas prefeituras municipais e outros parceiros, para onde são levados os pneus recolhidos pelo serviço público, ou descartados voluntariamente pelo município e por empresas. A partir desses pontos de coleta, a Reciclanip recolhe os pneus considerados inservíveis e os encaminha para a destinação final ambientalmente adequada, realizada por empresas devidamente autorizadas e licenciadas pelos órgãos ambientais.

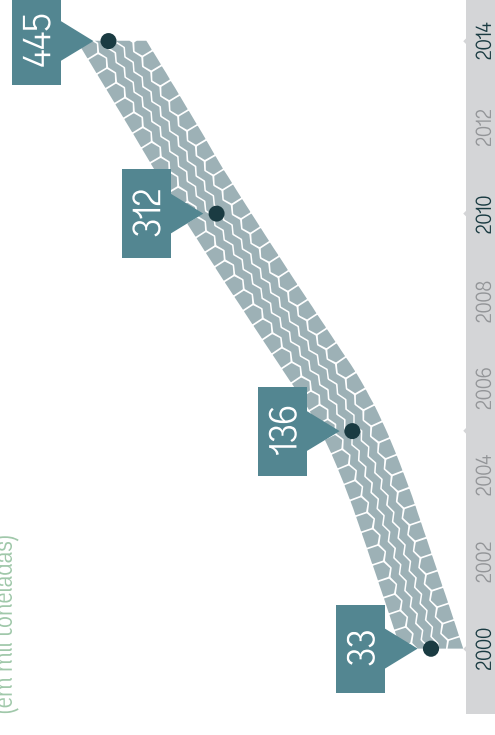
GRÁFICO 01:
Evolução dos pontos de coleta
de pneus inservíveis no Brasil
(em unidades)



Fonte: ANIP/ Reciclanip

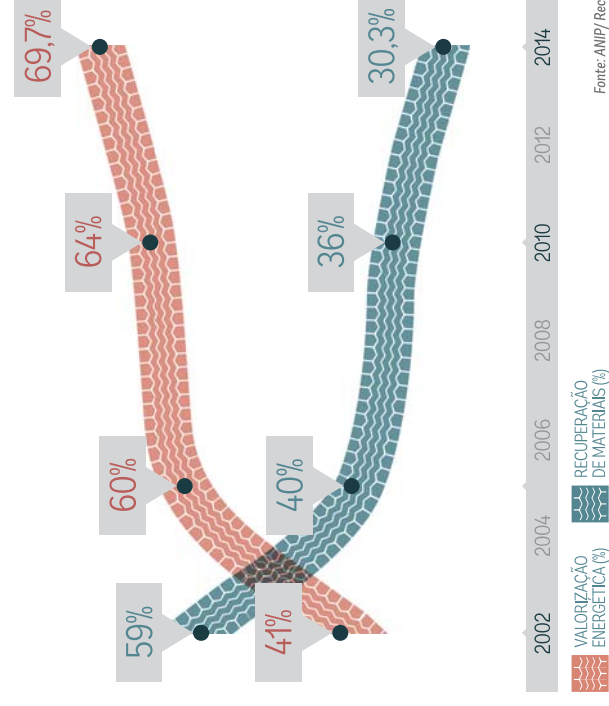
Desde o início do Programa, em 1999, até 2014 a entidade contabilizou, para destinação ambientalmente adequada, mais de 3 milhões de toneladas de pneus inservíveis, equivalentes a cerca de 600 milhões de pneus de automóveis. Em 2014, a Reciclanip coletou e destinou corretamente 445 mil toneladas de pneus inservíveis, o que corresponde a 89 milhões de pneus de passeio. Para chegar a esses resultados, as indústrias de pneus investiram US\$ 270 milhões desde o início do Programa até 2014.

GRÁFICO 2:
Volume de pneus inservíveis
coletado e destinado pela Reciclanip
(em mil toneladas)



Fonte: ANIP/ Reciclanip

GRÁFICO 03:
Alocação dos pneus inservíveis
por forma de destinação
(em percentual)



Atualmente, a forma mais comum de destinação dos pneus inservíveis é como combustível alternativo para a indústria de cimento, que em 2014 respondeu por 69,7% do total. Em segundo lugar no *ranking* está a fabricação de granulado e pó de borracha para utilização em artefatos de borracha, ou asfalto de borracha, respondendo por 17,8% da destinação. Na sequência, está a laminação, que utiliza o pneu inservível como matéria prima para fabricar solado de sapato, dutos fluviais, etc., que representam 6,0%. O aço corresponde a 6,5% e é também reaproveitado.

A Reciclanip busca ampliar as formas de destinação dos pneus inservíveis, uma vez que as já autorizadas pela legislação brasileira são reduzidas e disponíveis em poucos locais, o que dificulta o processo. Para isso procura estimular o desenvolvimento desta nova cadeia produtiva em todo o território nacional, contribuindo para abrir oportunidades de novos negócios.

A entidade trabalha ainda no sentido de desenvolver programas e ações de conscientização ambiental para a população, pois a participação de todos os agentes da cadeia produtiva de reciclagem – fabricantes, revendedores, borracheiros, reformadores, consumidores e grandes usuários, recicladores, prefeituras, agentes públicos, mídia e organizações não governamentais - é fundamental para o sucesso de toda e qualquer ação que envolva a destinação final de pneus inservíveis no Brasil. Considerando os requisitos do pós-consumo: disposição responsável pelo consumidor, segregação do pneu inservível na coleta e diversificação da destinação, a governança da Reciclanip no processo é limitada.

ATUAÇÃO DA RECICLANIP

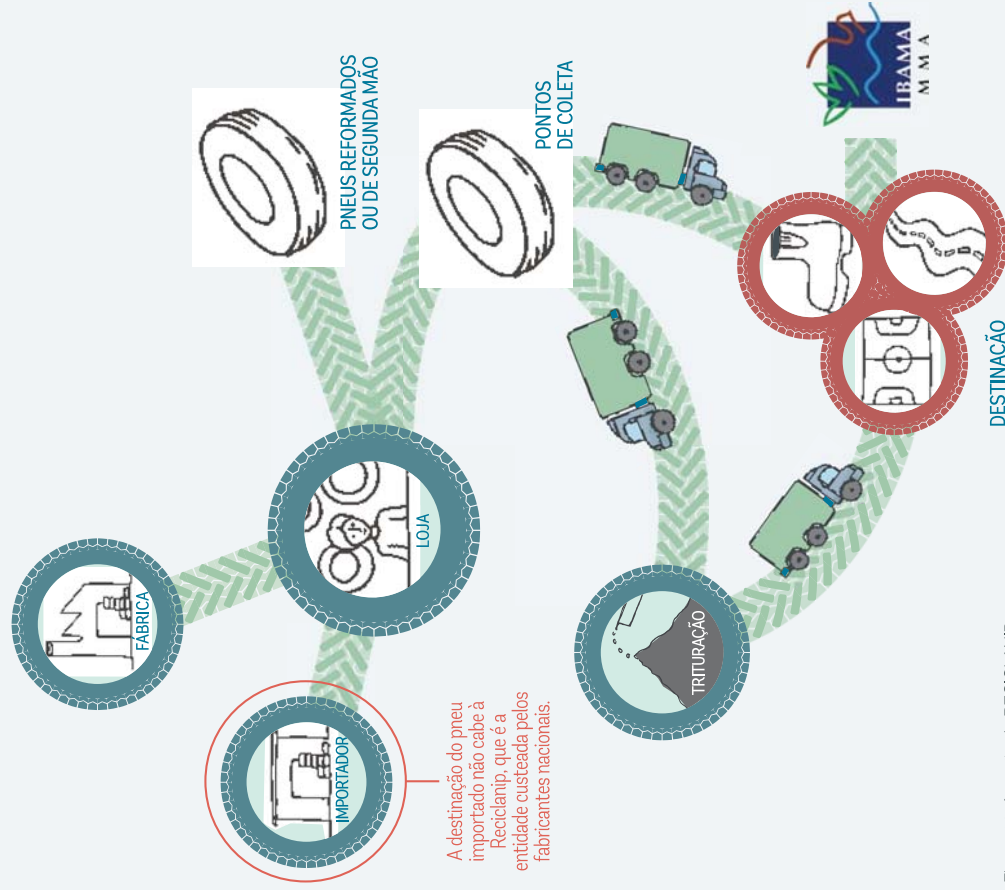


Figura 01: Atuação da RECICLANIP

PRINCIPAIS RECONHECIMENTOS

HOMENAGEM FIESP – Reconhecimento pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo do trabalho de destinação adequada de 200 milhões de pneus inservíveis realizado pela ANIP/Reciclanip em 2009 e sua contribuição para o Crescimento Sustentável Brasileiro.

PRÊMIO-E – O trabalho de coleta e destinação de pneus inservíveis realizado pela ANIP/Reciclanip recebeu um reconhecimento da UNESCO, o Prêmio-E na categoria "Economia", entregue durante a Rio+20, realizada em junho de 2012 no Rio de Janeiro. A premiação, em sua 1ª edição, integrou a programação oficial da Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, com o objetivo de reconhecer as iniciativas socioambientais mais representativas dos últimos 20 anos, executadas após a ECO-92. Idealizada por Oscar Metsavaht, embaxador da Boa Vontade da UNESCO, o prêmio é uma parceria do Instituto-E (<http://www.institutoe.org.br/premioe/>), Prefeitura do Rio de Janeiro e UNESCO.

PRÊMIO POP – A Reciclanip, entidade do Sistema ANIP, recebeu do Conselho Regional de Relações Públicas SP/PR e do Conselho Federal de Relações Públicas o Prêmio Opinião Pública 2014, também conhecido como Prêmio POP, na comemoração de 100 anos de RP no Brasil, pelo trabalho de informação e envolvimento da sociedade e dos meios de comunicação com o processo de recolhimento e destinação correta de pneus inservíveis realizado nos últimos anos, que resultou na percepção geral sobre a necessidade de não deixar o inservível jogado e, em vez disso, acionar a Reciclanip.

MELHORES PRÁTICAS SINDICAIS – O SINPEC, outra entidade do Sistema ANIP, recebeu em novembro de 2014 o prêmio da FIESP "Melhores Práticas Sindicais" - categoria "Responsabilidade Social", ficando em 1º lugar pelo trabalho de recolhimento e destinação correta de pneus inservíveis realizado pela Reciclanip. O tema abordado foi: "O Ciclo Sustentável do Pneu. Colaborando com o Meio Ambiente Mais Limpo".

LINHA DO TEMPO

1936

Início das atividades da indústria de pneumáticos no Brasil com instalação da Companhia Brasileira de Artefatos de Borracha (Pneus Brasil) no Rio de Janeiro, que em seu primeiro ano de vida fabricou mais de 29 mil pneus.

1938-1942

Grandes fabricantes mundiais passam a produzir pneus e câmaras no país, e são acompanhados por empresas de capital nacional.

Anos 1970

A Maggion se associou, com sua fábrica em Guarulhos – SP. Em 1971 a Tortuga iniciou sua participação, com fábrica de câmaras de ar no Paraná. Em 1977 a Rinaldi e, em 1978 a Levorin, com fábricas respectivamente no Rio Grande do Sul e São Paulo, associaram-se à ANIP.

2007

Criação da Reciclanip, entidade sem fins lucrativos, pelas associadas ANIP, com o objetivo de profissionalizar o recolhimento e destinação de inservíveis, adotando como base o modelo europeu.

2010

Entrada da Continental como nova associada, após o início de produção no país, com fábrica na Bahia.

2011

A Titan com fábrica em São Paulo associa-se às entidades.

2013

A Sumitomo conclui sua fábrica no Paraná e passa a produzir no país a partir de outubro.

1960

Fundação do Sindicato Nacional da Indústria de Pneumáticos, Câmaras de Ar e Camelback (Sinpec) representante sindical das empresas fabricantes de pneumáticos em todo o território nacional.

Fundada a ANIP - Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, que representa institucionalmente a indústria de pneus e câmaras de ar instalada no Brasil, inicialmente com a participação de três empresas (Bridgestone, Goodyear e Pirelli).

1999

A Michelin se torna associada com sua fábrica no Rio de Janeiro. Início do Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis, em conformidade com a Resolução CONAMA n° 258 /99.

2012

Reciclanip recebe o Prêmio-E na Rio+20, Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, reconhecimento da UNESCO, Prefeitura do Rio de Janeiro e Instituto-E.

2014

Entrada da Sumitomo Dunlop como associada na ANIP, que passa a contar com 11 associados reunindo 20 fábricas no Brasil, em 6 estados, empregando cerca de 30 mil pessoas.

Figura 2 – Linha do tempo ANIP

A INDÚSTRIA DE PNEUS NO BRASIL



O SETOR NO BRASIL

O setor de fabricação de pneumáticos e câmaras de ar responde por cerca de 0,7% do PIB industrial brasileiro, gera 29,5 mil empregos diretos e 160 mil indiretos, e atende a todos os segmentos fabricantes de veículos, além da cadeia de revenda para reposição, constituída por uma rede com mais de 4.500 pontos de venda no Brasil e cerca de 40 mil empregados.

Segundo dados do IBGE, o setor paga salários médios mensais mais elevados do que a média da indústria de transformação, e o tempo de permanência de seus colaboradores nas empresas é bastante superior à média das demais empresas.

Investimentos superiores a R\$ 7,3 bilhões no quinquênio 2006-2011, e mais R\$ 7,7 bilhões previstos para o período 2012/2020, garantem a tecnologia no estado da arte mundial e asseguram a constante atualização da produção de pneus no Brasil, para oferecer a maior segurança e o menor consumo de combustível possíveis.

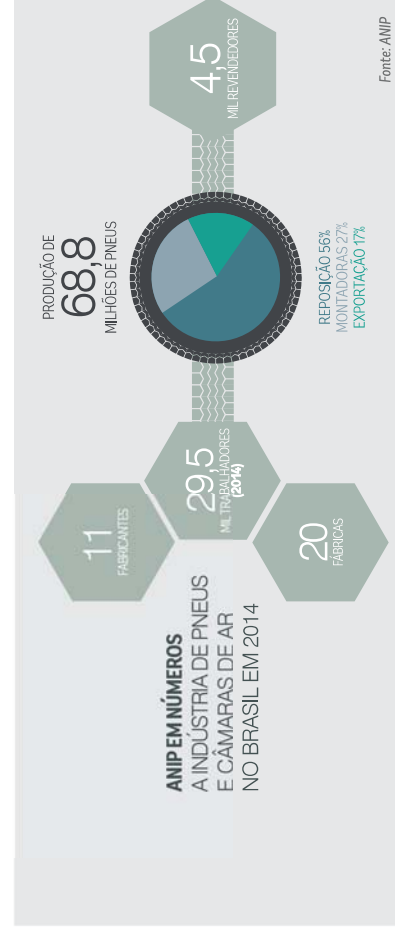


Figura 02: ANIP em Números

O CICLO DA VIDA DO PNEU

INSUMOS, MATÉRIAS PRIMAS E FABRICAÇÃO: A indústria de pneus é o principal consumidor no país de borracha natural e borracha sintética, além de ser importante comprador de outros insumos como aço, tecidos especiais, negro de fumo e produtos auxiliares. Pela insuficiência de produção no país, a maior parte da **BORRACHA NATURAL** utilizada é proveniente de importações. Quanto à **BORRACHA SINTÉTICA**, há apenas um fabricante no Brasil, o que dificulta acesso a outras fontes de abastecimento, e reduz a possibilidade de obter preços competitivos com os do mercado internacional.

PRINCIPAIS MERCADOS: Os compradores de pneus estão reunidos em três grupos: fabricantes de veículos de diferentes tipos (carros, camionetas, caminhões, ônibus, motocicletas, bicicletas, máquinas agrícolas, aviões, equipamentos industriais, OTR), a cadeia de empresas de venda para reposição, e o mercado externo (exportações).

CADEIA PRODUTIVA: Além dos fornecedores, fabricantes, indústria automotiva e revendedores, o pneu gera um significativo grupo de micro a médias empresas voltadas à reforma (remoldagem), e conserto dos pneus avariados (borracheiros), até estes serem considerados inservíveis. Há ainda no setor fabricantes de materiais e equipamentos para o conserto e remoldagem, bem como de equipamentos e serviços para controle da pressão dos pneus.

DESTINAÇÃO DOS INSERVÍVEIS: Os pneus inservíveis são levados a pontos de coleta e depois transportados às empresas de trituração que os transformam em pedaços de borracha, denominados chips, que podem ser moldados com separação do aço e tecido para gerar novos produtos como asfalto borracha, pisos, tapetes, etc., ou destinados à cogeração energética, substituindo outros combustíveis.

A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE PARA O CICLO: Por ser um produto volumoso e pesado, concentrado no modal rodoviário, o custo de transporte em todo o ciclo é significativo para a indústria, desde a matéria prima ao inservível descartado, agravado pelos custos envolvidos na logística brasileira, como impostos sobre o frete, taxas de pedágio, alto índice de roubo de carga e qualidade das estradas brasileiras, que tornam o produto ainda menos competitivo.

CICLO DE PRODUÇÃO E DE DESTINAÇÃO DO PNEU

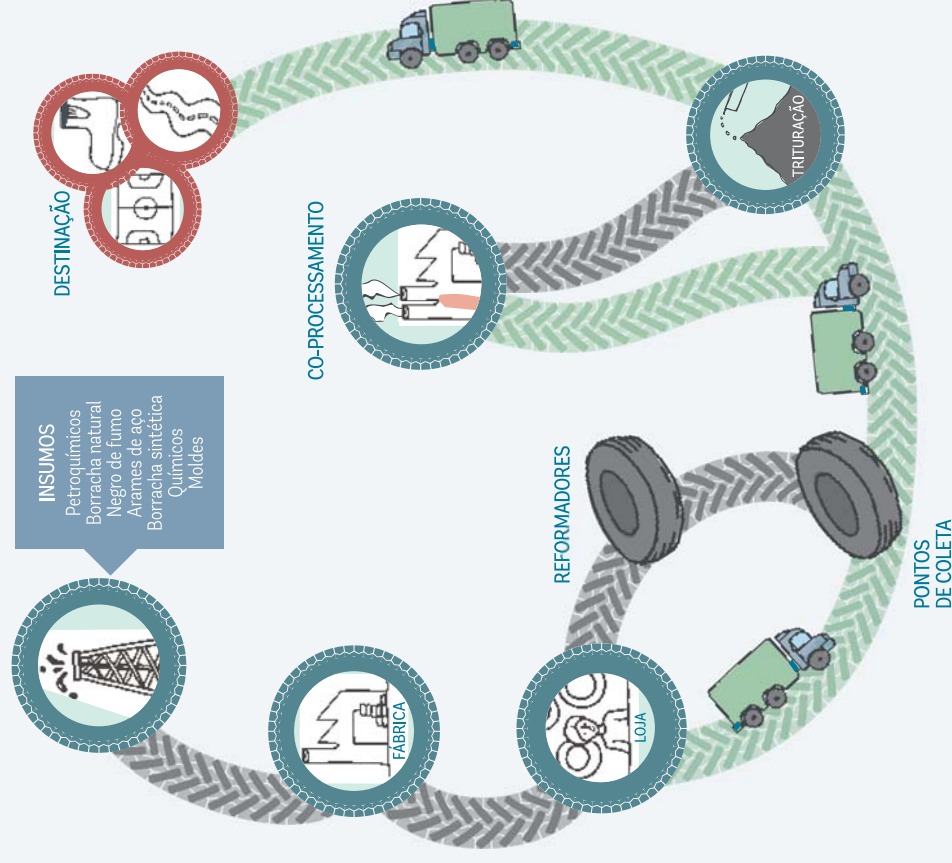


Figura 03: Ciclo de produção e de destinação do pneu

GRÁFICO 04:
Participação da produção de pneus
por mercado comprador
(em percentual)

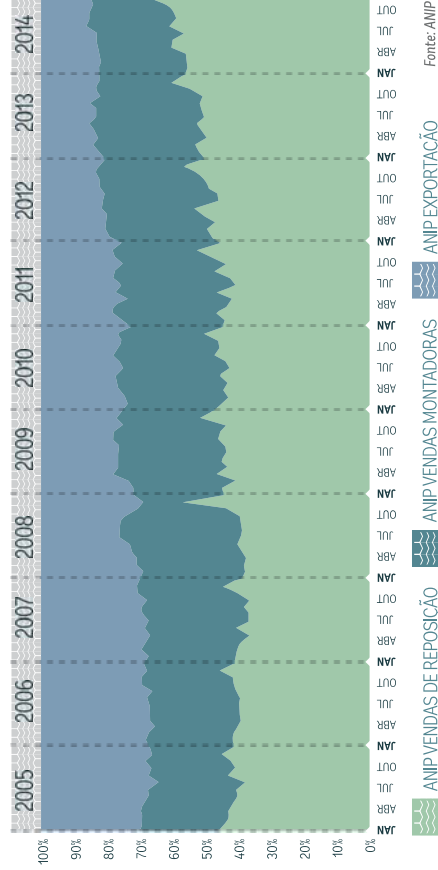
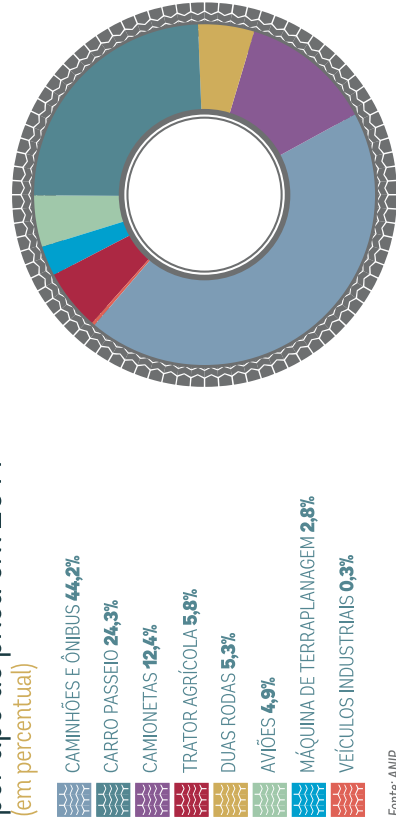


GRÁFICO 05:
Participação da produção em peso
por tipo de pneu em 2014
(em percentual)



**BRASIL: DISTRIBUIÇÃO DAS FÁBRICAS
DE PNEUMÁTICOS E CÂMARAS DE AR ENTRE
OS ESTADOS DA FEDERAÇÃO**
(em unidades)

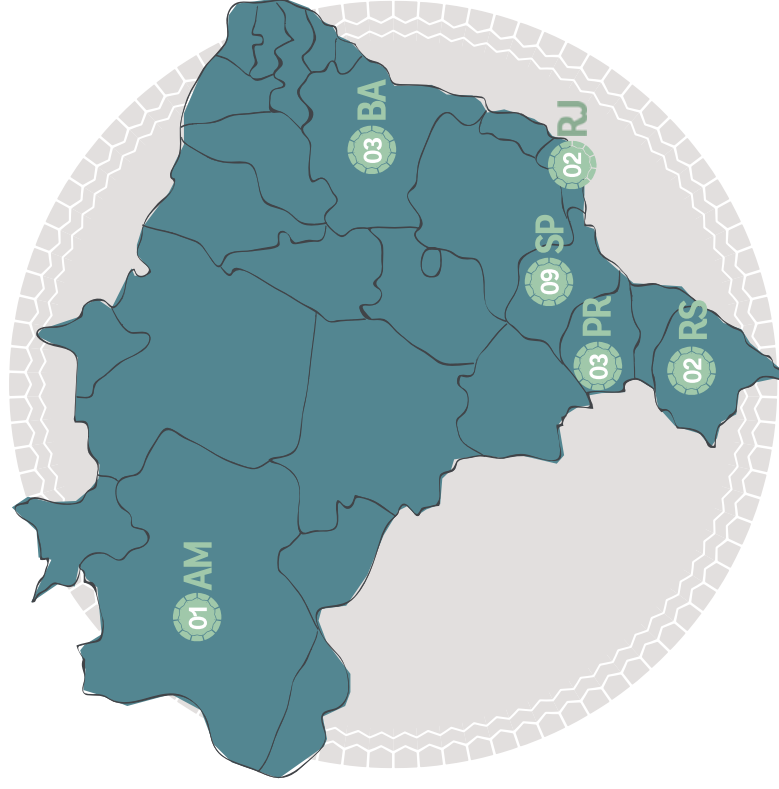


FIGURA 05: Brasil: Distribuição das fábricas de pneumáticos e câmaras de ar entre os estados da federação (em unidades)

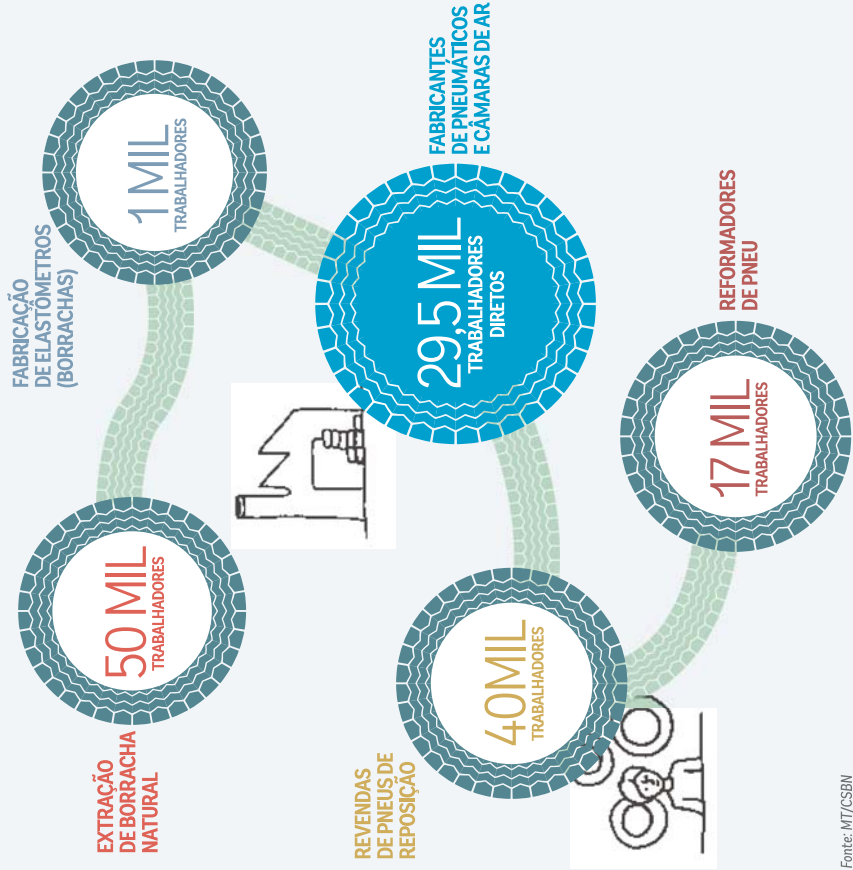
FONTE: ANIP

TABELA 01
Brasil: Distribuição das fábricas e do emprego no setor de fabricação de pneumáticos e câmaras de ar entre os estados da federação

ESTADO	Nº DE FÁBRICAS NO BRASIL	Nº DE EMPREGADOS (2014)
Amazonas	1	564
Bahia	3	4.236
Paraná	3	1.019
Rio de Janeiro	2	4.533
Rio Grande do Sul	2	3.470
São Paulo	9	15.302
Outros	-	325
TOTAL	20	29.450

Fonte: ANIP E RAIS – MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO

EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS GERADOS PELAS PRINCIPAIS ATIVIDADES RELACIONADAS À FABRICAÇÃO DE PNEUS



Fonte: MT/CSBN

Figura 09: Empregos diretos e indiretos gerados pelas principais atividades relacionadas à fabricação de pneus. A esses se somam os fabricantes de outros insumos, a ampla rede de borracheiros e os trabalhadores que atuam na cadeia de coleta e destinação de inservíveis, resultando em 160 mil empregos indiretos.

COMPETITIVIDADE DO PRODUTO BRASILEIRO

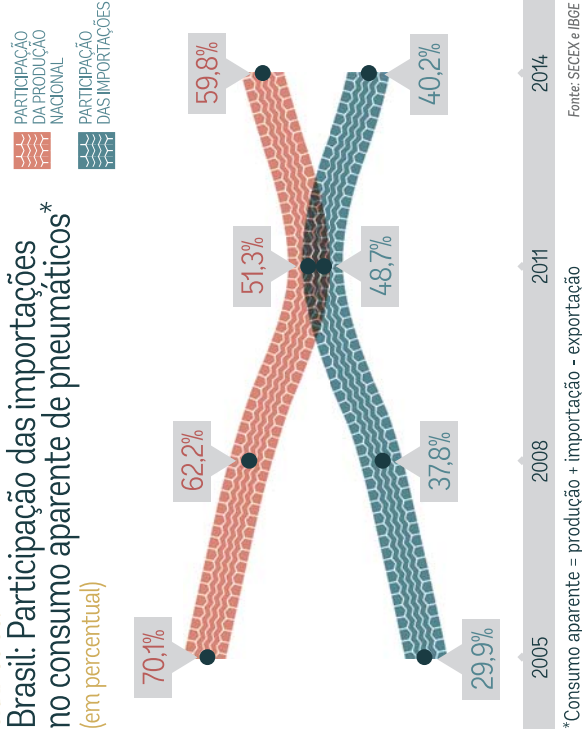
A alta qualidade dos pneus brasileiros é reconhecida em todo o mundo, o que vem, há muitos anos, permitindo fornecer a compradores de outros países em diversos continentes, contribuindo para a balança comercial brasileira do setor se manter com saldo positivo até 2010.

Vale mencionar que as fábricas investem, em média, R\$ 12 milhões anuais em inovação, sendo R\$ 8,4 milhões em atividades internas de P&D. Entre as inovações, podemos citar os pneus verdes, a etiquetagem de pneus, a utilização de novas matérias primas (como casca de arroz para produção de sílica) e os campos de prova especialmente desenvolvidos para os diferentes terrenos brasileiros. Dentre os produtos especialmente criados para o país, temos como exemplos os pneus específicos para os tratores e caminhões que são utilizados na cultura de cana-de-açúcar, e pneus especiais para carros de passeio pequenos.

O PROBLEMA DAS IMPORTAÇÕES: O principal fator para o crescimento das importações é, dentre outros, o baixo preço, resultado dos custos menores de matéria-prima, mão de obra, energia elétrica e ausência de preocupação com a qualidade (e em parte com *dumping*), o que leva as compras externas a serem, principalmente, originárias de fabricantes menos qualificados da Ásia, com aumento de 13 pontos percentuais desde 2008. Adicionalmente às compras legalmente efetuadas, há indícios claros de subfaturamento, descaminho e contrabando.

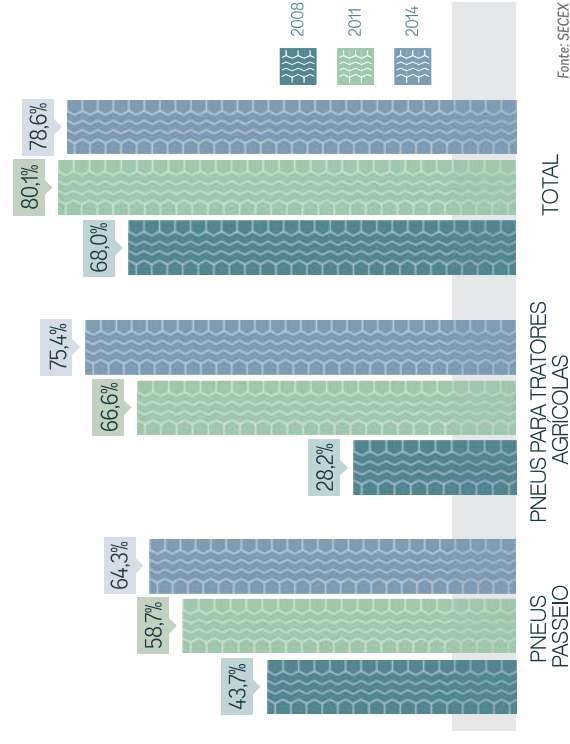
O PROBLEMA DA DESTINAÇÃO DOS PNEUS IMPORTADOS: Os fabricantes do país cumprem rigorosamente o compromisso ambiental e legal de recolher os pneus inservíveis de sua responsabilidade, de acordo com as metas anuais estabelecidas pelo IBAMA, o que é feito pela Recidanip, entidade mantida pela indústria, a um custo anual da ordem de US\$ 40 milhões, para atender a 834 pontos de coleta nos 26 estados e no Distrito Federal, garantindo a destinação correta do descarte.

GRÁFICO 06:
Brasil: Participação das importações no consumo aparente de pneumáticos* (em percentual)



Nem todos os importadores cumprem esta obrigação legal. Anualmente o IBAMA publica o Relatório de Pneumáticos (www.ibama.gov.br), onde são consolidadas as informações prestadas pelos fabricantes e importadores sobre os volumes de pneus inservíveis destinados. Nele depreende-se que, no acumulado de 2009 a 2013, foi criado um passivo ambiental de aproximadamente 150 mil toneladas de pneus inservíveis de responsabilidade dos importadores, que não cumpriram sua meta. A um custo adicional elevado para a indústria do país, a Recidanip superou neste período a meta estabelecida para os fabricantes locais (que inclui a parcela que estes importam para complementar suas linhas) em mais de 65 mil t de recolhimento, permitindo compensar parte do que os importadores não recolhem.

GRÁFICO 07:
Participação das importações dos pneus asiáticos
nas importações brasileiras totais de pneus
(em percentual)



DESEMPENHO RECENTE

COMÉRCIO EXTERIOR

IMPORTAÇÕES: As empresas associadas à ANIP importaram, no ano de 2014, 7,0 milhões de unidades para atender à demanda de produtos que, pela quantidade, não se justificava produzir no país, o que representou 10,2% do total fabricado por elas no Brasil. Outros importadores trouxeram mais 28,1 milhões de unidades, atendendo ao mercado de reposição. A principal procedência das importações é a China, origem de 49% dos pneus importados. O volume importado por terceiros equivale a 2 fábricas brasileiras, que geraram 4 mil empregos diretos e mais 12 mil empregos indiretos.

GRÁFICO 08:
Participação das importações ANIP
em relação ao total produzido no país
(em percentual)

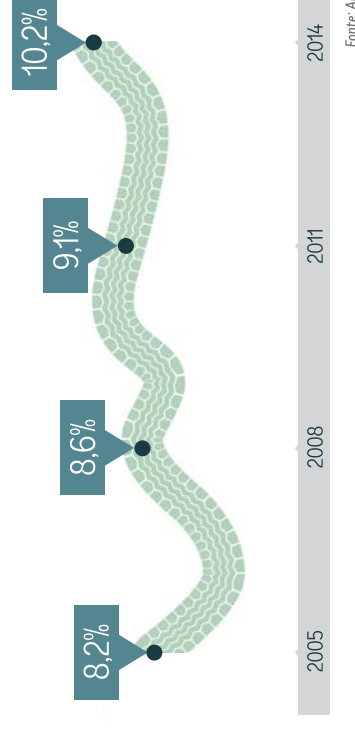


GRÁFICO 09:
Participação das importações da ANIP em relação
ao total das importações brasileiras de pneus
(em percentual)

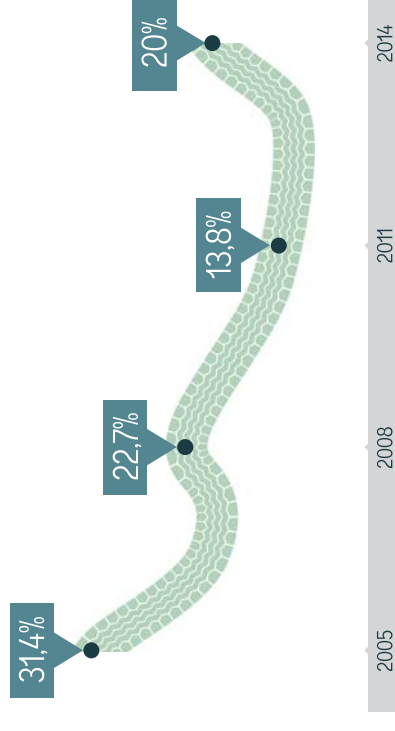
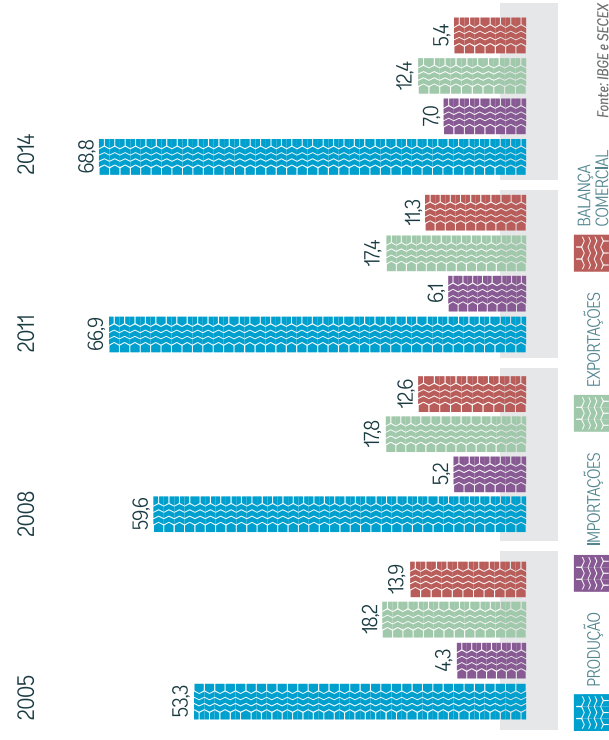
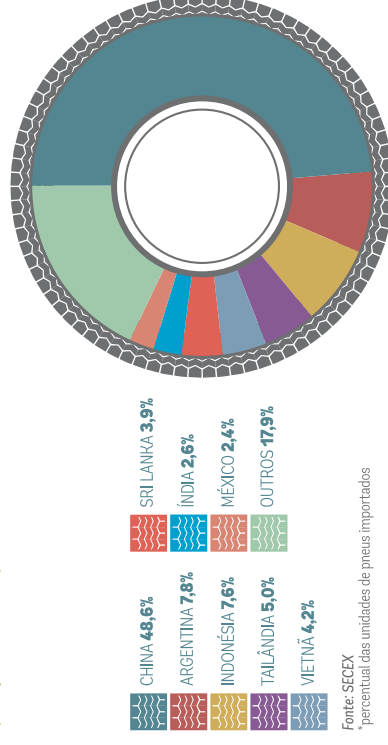


GRÁFICO 10:
ANIP: Produção, importações, exportações
e balança comercial dos fabricantes instalados
no país
(em milhões de unidades)



Observação – a balança comercial dos fabricantes é positiva, mas o saldo vem caindo, passando de 13,9 milhões de unidades em 2005 para 5,4 milhões de unidades em 2014.

GRÁFICO 11:
Países de origem das importações
totais brasileiras de pneus em 2014
(em percentual*)



EXPORTAÇÕES: Em 2014 houve um pequeno crescimento de 0,6% nas exportações totais de pneus fabricados no Brasil (12,4 milhões de unidades) comparando-se com a quantidade do ano de 2013 (12,3 milhões). Os principais destinos das exportações foram Argentina, Estados Unidos, Colômbia e México. Devido à perda de competitividade do produto brasileiro e à redução da importação do Mercosul, as exportações diretas de pneus pelas fábricas têm se reduzido em 3% a.a., em média, desde 2010, saindo de 25,1% do total produzido no país em janeiro de 2010 para 18,0%, em 2014. Essa redução nas exportações equivale à perda de pelo menos uma fábrica brasileira com 2 mil empregos diretos, e mais 6 mil empregos indiretos no setor.

SALDO COMERCIAL: Em 2014, o saldo da balança comercial do setor ficou negativo em US\$ 355,5 milhões, ante menos US\$ 70,4 milhões em 2013. No ano, foram importadas 44,9 milhões de unidades, com um crescimento de 7,3% sobre o ano anterior, resultando numa diferença de 31,3 milhões de unidades entre importação e exportação. A burocracia e lentidão enfrentadas pelos fabricantes nacionais para exportação, pagamento de tributos estaduais (GRES), pagamento de encargos trabalhistas, entre outros, comprometem ainda mais a competitividade do setor com o mercado global.

TABELA 02

Brasil: Balança comercial de pneus

(em unidades e valores)

ANO	EM UNIDADES (MILHÕES)			BALANÇA COMERCIAL
	IMPORTAÇÕES	EXPORTAÇÕES		
2004	9,2	21,5	12,3	
2005	13,8	20,8	6,9	
2006	14,8	21,1	6,3	
2007	19,9	24,1	4,2	
2008	22,7	22,2	-0,5	
2009	21,8	18,3	-3,5	
2010	40,2	21,2	-19,0	
2011	44,2	20,4	-23,9	
2012	41,8	14,7	-27,2	
2013	44,9	13,6	-31,3	
2014	35,1	13,7	-21,4	

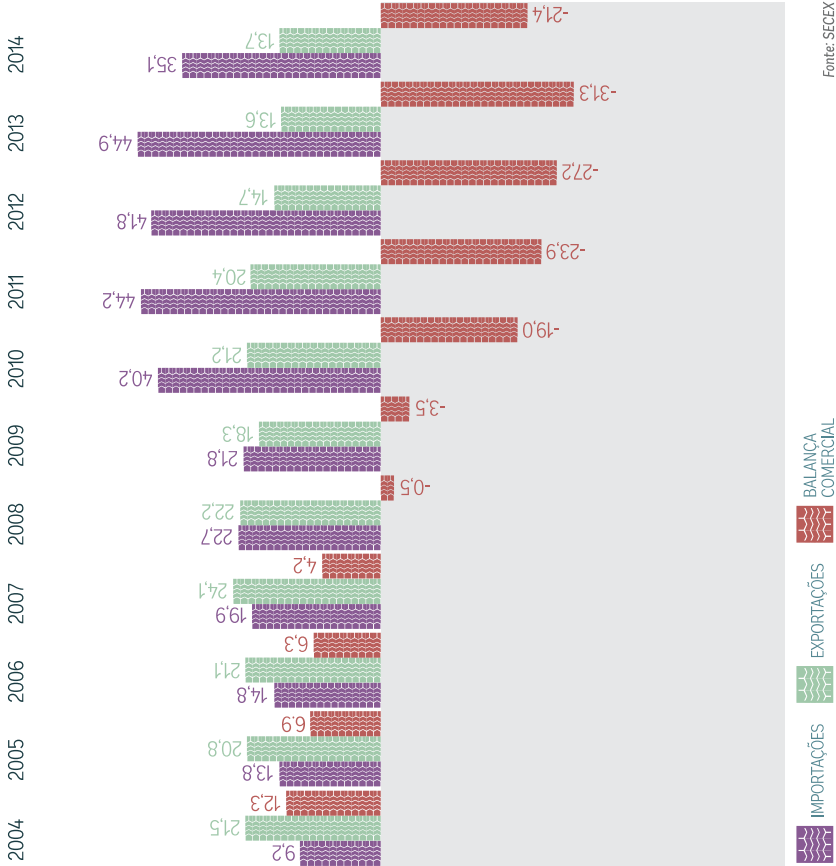
EM VALORES (MILHÕES)		
2004	233,5	419,1
2005	392,9	386,3
2006	431	530,2
2007	600,5	717,8
2008	968,6	443,9
2009	679,3	377,7
2010	1.286,7	-9,4
2011	1.649,7	-107,1
2012	1.531,4	-70,4
2013	1.641,6	-355,5
2014	1.354,2	-144,9

Fonte: ANIP E RAIS – MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO

GRÁFICO 12:

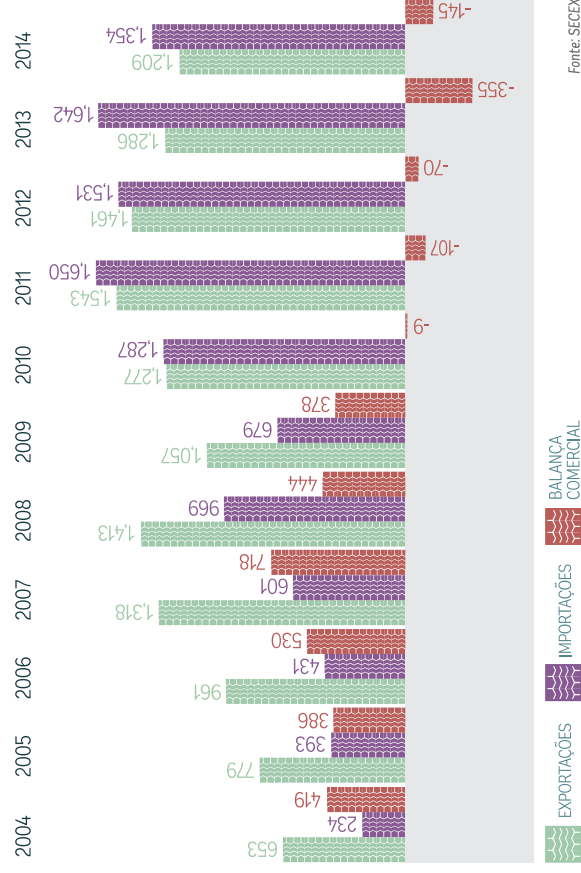
Brasil: Balança comercial de pneus

(em milhões de unidades)



Fonte: SECEX

GRÁFICO 13:
Brasil: Balança comercial total de pneus
(em milhões de dólares)

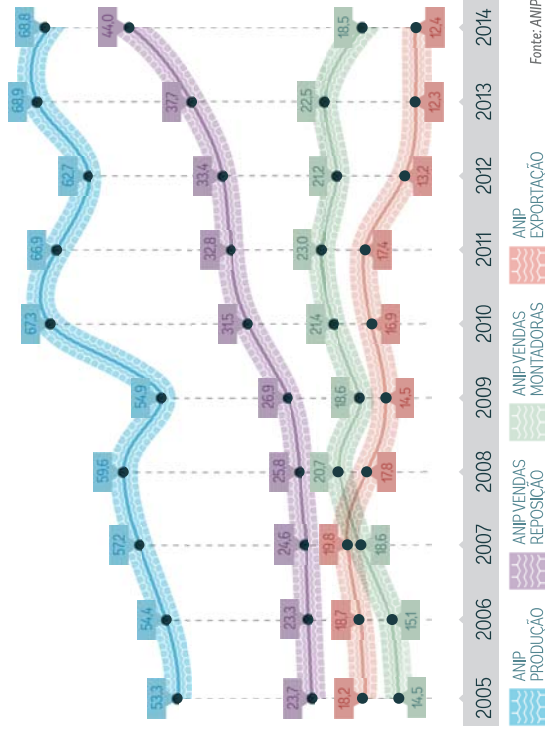


PRODUÇÃO E VENDAS

PRODUÇÃO: Em 2014 a produção da indústria brasileira de pneus totalizou 68,8 milhões de unidades, tendo pequena redução em comparação a 2013, ano em que foi alcançado o recorde histórico do setor.

FATORES DE EXPANSÃO E RETRAÇÃO: Os três principais fatores de expansão da indústria de pneus nos últimos anos foram o crescimento da frota de veículos do país pelo aumento de renda e crédito, a ampliação das safras agrícolas e a introdução dos motores Euro 5 nos veículos de carga (Proconve 7) para reduzir impactos ambientais. Em consequência, o maior destaque na expansão foi de veículos destinados à carga e ao uso agrícola.

GRÁFICO 14:
Produção e vendas ANIP
(em milhões de unidades)



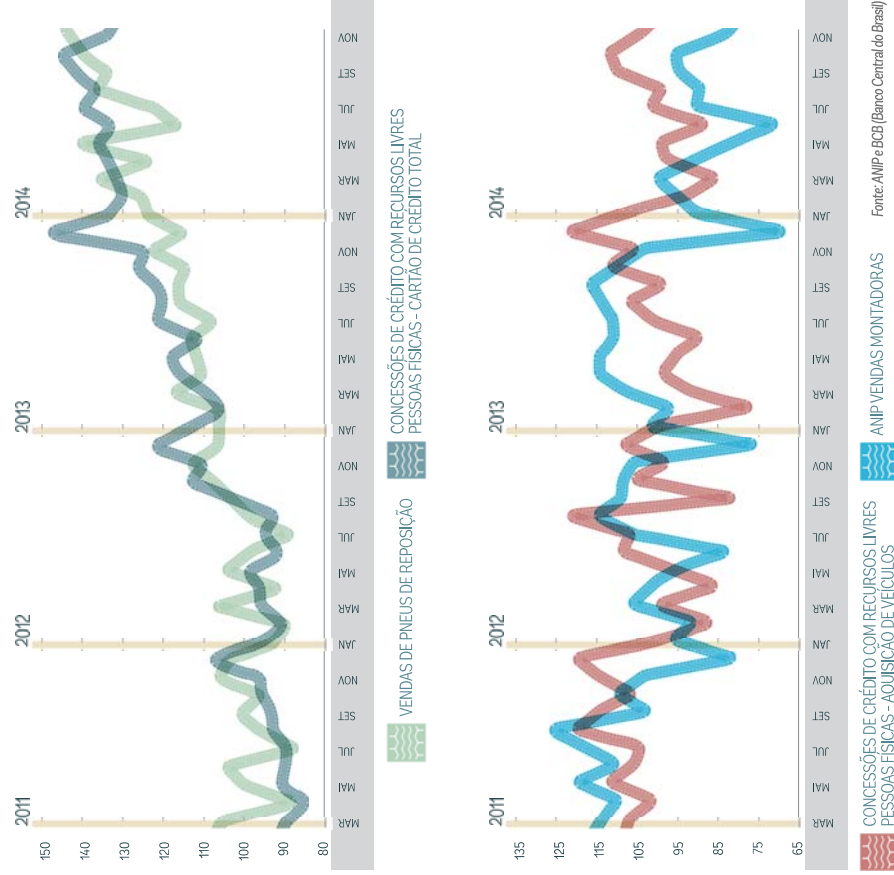
Os dados comprovam a correlação direta entre o aumento de renda e a disponibilidade de crédito ao consumidor com o crescimento das vendas e produção de pneus. Mesmo com a queda na produção de veículos, verificada desde agosto de 2013, o mercado de pneus de reposição sustentou a produção global, a partir de então, em decorrência do grande aumento da frota, e compensou a queda nas vendas de pneus destinados a equipamento original para as montadoras de veículos e a estagnação nas exportações diretas, muito concentradas no mercado argentino.

No entanto, o aumento nos juros, o endividamento da população e a insegurança dos bancos e do consumidor em conceder e tomar crédito podem gerar retração nas vendas de pneus para montadoras de veículos e de reposição, principalmente aqueles de produção nacional para veículos populares em 2015.

A queda na renda gerará desvio de consumo para produtos importados da Ásia, de menor preço e qualidade, desestimulando investimentos para ampliação da oferta do produto nacional.

GRÁFICO 15:

Correlação entre as vendas de pneus e a concessão do crédito à pessoa física por modalidade do crédito (em número índice. Base: média de 2012=100)



PROPOSTAS AO GOVERNO PARA ALAVANCAR O CRESCIMENTO DO SETOR

REPRESENTAÇÃO DO ALCANCE DAS POLÍTICAS PARA ALAVANCAR O SETOR

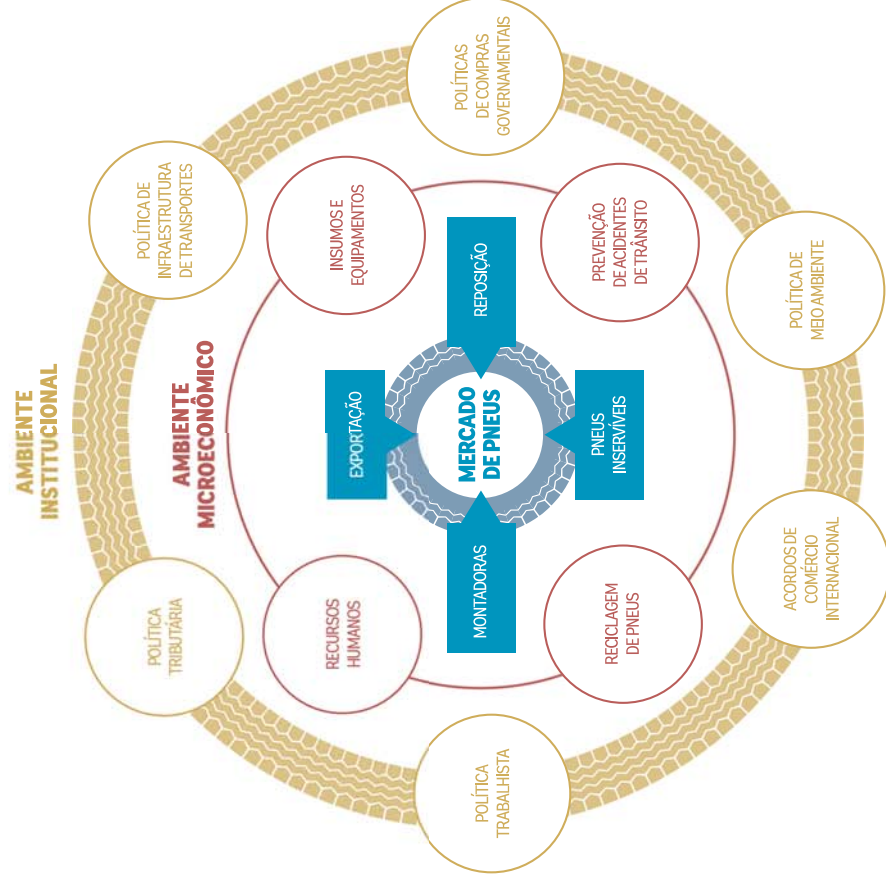


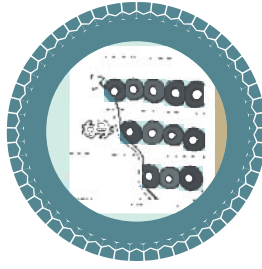
Figura 06: Representação do alcance das políticas para alavancar o setor

ALCANCE DAS POLÍTICAS



MELHORIAS DO AMBIENTE INSTITUCIONAL

Políticas macroeconômicas que afetam a toda a sociedade e, em especial, ao meio empresarial.



MELHORIAS DO AMBIENTE MICROECONÔMICO

Políticas pontuais, dirigidas para melhorar o ambiente de negócios e aumentar a produtividade de determinado setor, neste caso, o de pneus.



AMPLIAÇÃO DO MERCADO

Políticas dirigidas para ampliar o mercado consumidor de pneus e os subprodutos da sua reciclagem.

PROPOSTAS DA ANIP

PROPOSTAS QUE OBJETIVAM MELHORAR O AMBIENTE INSTITUCIONAL ONDE ATUAM AS EMPRESAS ESTABELECIDAS NO BRASIL

1. Simplificação e isonomia tributária
2. Regulamentação trabalhista consoante a dinâmica de mercado
3. Redução do custo logístico
4. Desoneração do processo de logística reversa

PROPOSTAS QUE OBJETIVAM MELHORAR O AMBIENTE MICROECONÔMICO ONDE ATUAM AS FÁBRICAS DE PNEUS

5. Melhor acesso a insumos essenciais para produção
6. Equacionamento do passivo de pneus inservíveis gerado por importadores
7. Especialização de profissionais

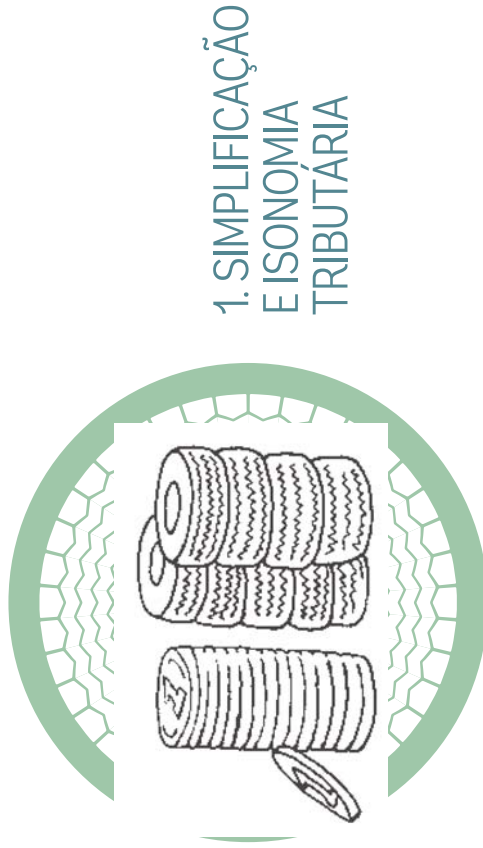
PROPOSTAS QUE OBJETIVAM AMPLIAR O MERCADO DE PNEUS E OS SUBPRODUTOS DA RECICLAGEM

8. Estímulo à exportação de pneus
9. Divulgação da importância do pneu na segurança veicular
10. Margens de preferências nas compras governamentais de pneus
11. Estímulo à ampliação do mercado de borracha reciclada



MELHORIAS NO AMBIENTE INSTITUCIONAL

1. SIMPLIFICAÇÃO E ISONOMIA TRIBUTÁRIA
2. REGULAMENTAÇÃO TRABALHISTA CONSOANTE A DINÂMICA DE MERCADO
3. REDUÇÃO DO CUSTO LOGÍSTICO
4. DESONERAÇÃO DO PROCESSO DE LOGÍSTICA REVERSA



1. SIMPLIFICAÇÃO E ECONOMIA TRIBUTÁRIA

1.1 O QUÊ: SIMPLIFICAR O SISTEMA TRIBUTÁRIO E ALTERAR A SUA ESTRUTURA PARA TORNÁ-LO MENOS ONEROSO, MAIS JUSTO E EFICIENTE, COM MENOR CUSTO ADMINISTRATIVO DAS EMPRESAS PARA APURAÇÃO, BEM COMO DAR ISONOMIA TRIBUTÁRIA AOS PRODUTOS FABRICADOS NO BRASIL EM RELAÇÃO AOS BENS IMPORTADOS, QUANDO DISPONÍVEIS NO MERCADO PARA COMERCIALIZAÇÃO.

PORQUÊ: As empresas brasileiras têm custos muito mais altos que suas congêneres em outros países com pessoal e sistemas para apuração do emaranhado de impostos, taxas e demais tributos e obrigações acessórias que gravam o sistema produtivo. É imprescindível que a estrutura atual da legislação de tributos seja modificada para ampliar a competitividade da indústria brasileira.

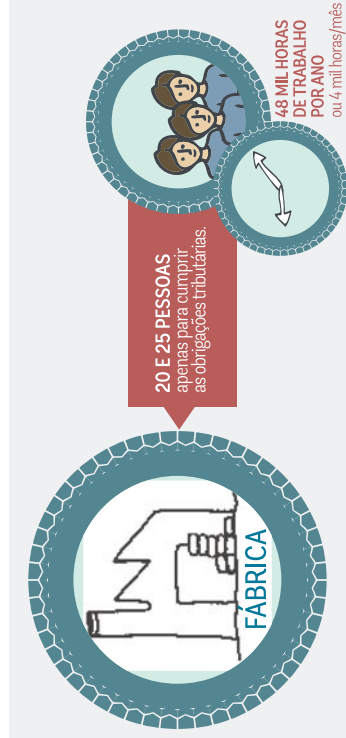


Figura 07: Cumprimento das obrigações tributárias pelas fábricas de pneus no Brasil

No Brasil, segundo levantamento entre os associados à ANIP, cada fábrica de pneus necessita entre 20 e 25 pessoas apenas para cumprir as obrigações tributárias. São em torno de 4 mil horas/ mês de trabalho ou 48 mil horas de trabalho por ano de pessoal dedicado ao cumprimento dessas obrigações.

Além disso, há impostos que incidem na revenda de produtos nacionais que não gravam os produtos importados, onerando os primeiros e estabelecendo injusta competitividade aos segundos.

1.2. O QUÊ: ELIMINAR A SOBREPOSIÇÃO ENTRE LEGISLAÇÕES TRIBUTÁRIAS ESTADUAIS E NORMAS FEDERAIS.

PORQUÊ: No âmbito do sistema tributário federativo, os estados possuem papel importante na construção do emaranhado sistema fiscal do país, uma vez que legislam, não raras vezes, sobre atos e obrigações já regulados por convênios nacionais.

COMO: Revisar a legislação em estados onde é publicado, por exemplo, um decreto que se sobrepõe a um convênio.

1.3 O QUÊ: ELIMINAR A DIFERENÇA DE INTERPRETAÇÃO DE POSTOS FISCAIS ESTADUAIS NA COBRANÇA DO ICMS EM SUBSTITUIÇÃO TRIBUTÁRIA.

PORQUÊ: Atualmente, diversos estados, através de seus postos de fiscalização, estão apreendendo mercadorias e exigindo a cobrança da diferença do ICMS Substituição Tributária, ignorando a legislação, causando custos desnecessários de estadia da mercadoria, onerando o processo e prejudicando os clientes finais.

EXEMPLO: Apenas em 2014, foram em torno de 160 apreensões em vários estados da Região Norte, Nordeste e Centro-Oeste onde o auditor fiscal não reconhecia a redução na base de cálculo do ICMS-ST (Substituição Tributária). Nesse período as empresas poderiam ter perdido mais de R\$ 750 mil caso não fosse conseguido a liberação das mercadorias.

COMO: Regularamentar uma unívoca interpretação e orientação que deverá ser transmitida a todos os postos de fiscalização em fronteiras estaduais.

1.4. O QUÊ: AMPLIAR O PERÍODO ENTRE A PUBLICAÇÃO E A VALIDADE DAS ALTERAÇÕES DE NORMAS TRIBUTÁRIAS.

PORQUÊ: Algumas alterações de normas tributárias têm sido realizadas com curtíssimo espaço de tempo para ajustes e adequações pelos contribuintes, o que implica exposição desnecessária e, muitas vezes, obriga à dedicação de última hora de equipes inteiras para implementar a nova obrigação.

EXEMPLO: A Portaria CAT 53 de 29/05/2014 que alterava a Margem de Valor Agregado (MVA) a partir de 01/06/2014 foi prorrogada para o dia 01/07/2014 pelas Portarias 70 e 71 de 30/05/2014, publicadas na madrugada do dia 31/05, o que causou paralisação no setor de faturamento das empresas para realizar a nova parametrização de acordo com a Portaria.

COMO: Ampliar os prazos entre publicação e validade da exigência de cumprimento de cada nova obrigação tributária, adotando os mesmos critérios usados na imposição de novas taxas.



2. REGULAMENTAÇÃO TRABALHISTA CONSOANTE A DINÂMICA DE MERCADO

O QUÊ: MODERNIZAR A LEGISLAÇÃO TRABALHISTA, ELIMINANDO EXIGÊNCIAS E ENTRAVES BUROCRÁTICOS, REDUZINDO O CUSTO DE CONFORMIDADE TRABALHISTA. DEFINIR A QUESTÃO DA TERCEIRIZAÇÃO.

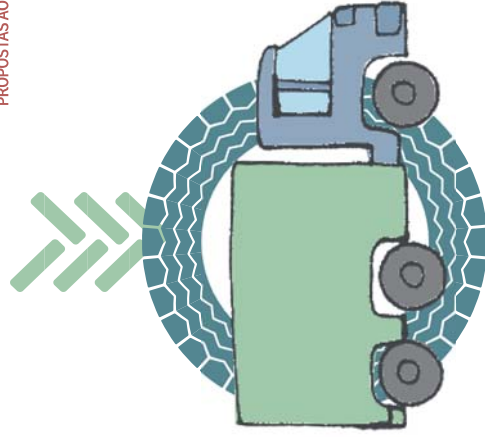
PORQUÊ: O custo trabalhista tem crescido desproporcionalmente a outros custos, tornando-se muito elevado, se comparado com outros países, o que afeta a competitividade e o custo de fabricação do pneu no Brasil.

EXEMPLO: Na indústria brasileira de produtos de borracha, onde se insere o setor de pneus, o custo de pessoal (salários mais encargos, indenizações e benefícios), corresponde a 19% do valor da produção.

Em países como a Itália, esse percentual é menor, e corresponde a 16,4%. Aproximamo-nos do percentual que se verifica no Reino Unido (20,1%), seguido da Alemanha, 22,9% e França 24%.

No entanto, a produtividade do trabalho nos países desenvolvidos é muito maior do que a que se verifica no Brasil. Aqui, um trabalhador no setor agrega € 37,3 mil/ano de valor à produção, enquanto na Itália ele agrega € 61,9 mil, € 58,0 mil no Reino Unido e € 58,8 mil na Alemanha.

Portanto, o custo do trabalho no Brasil é excessivamente elevado, comparativamente ao valor que ele adiciona à produção (produtividade do trabalho).



3. REDUÇÃO DO CUSTO LOGÍSTICO - INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

O QUÊ: MELHORAR AS ESTRADAS E RODOVIAS VISANDO REDUZIR CUSTO DA LOGÍSTICA NO BRASIL.

PORQUÊ: O custo do frete é importante fator de competitividade para a compra de matérias primas, para a distribuição, para a venda de pneus novos e para a destinação do pneu inservível.

No Brasil, o custo médio do frete rodoviário para o transporte de carga seca é substancialmente maior do que em outros países.

Os custos logísticos no Brasil representam quase o dobro do que nos Estados Unidos e demais países da OECD. Falta de boa infraestrutura, de boa gestão dos estoques, armazenagem e administração burocrática aumentam os custos em pelo menos 20 a 30 % (fonte: Jorge Rebelo – Worldbank.org).



4. DESONERAÇÃO DO PROCESSO DE LOGÍSTICA REVERSA E REDISTRIBUIÇÃO DO CUSTO

4.1 O QUÊ: DESONERAR OS TRIBUTOS NA CADEIA DA DESTINAÇÃO DE PNEUS INSERVÍVEIS E DA RECICLAGEM (LOGÍSTICA REVERSA).

PORQUÊ: Estudo da CNI/ LCA estima que a incidência tributária sobre a coleta, triagem, transporte e reciclagem dos pneus custou R\$ 9,3 milhões ao setor em 2013.

A desoneração dos resíduos sólidos, além de estimular seu uso como matéria prima, contribui para baixar o custo gerado na logística reversa onerosa de pneus.

A medida objetiva tornar o produto resultante da reciclagem do pneu mais competitivo, estimulando o seu uso.

COMO: Desoneração do PIS/COFINS e ICMS em toda a cadeia de logística reversa de pneus inservíveis.

Com a desoneração total de impostos e taxas, inclusive do ICMS pelo transporte de pneus inservíveis inteiros ou triturados, a matéria prima resultante pode competir com o produto virgem e ter sua utilização ampliada.

4.2 O QUÊ: DISTRIBUIR O CUSTO DO PROCESSO DE DESTINAÇÃO COMPETITIVA A TODOS OS PARTICIPANTES DA CADEIA, DESDE FABRICANTES, REVENDEDORES E CONSUMIDORES.

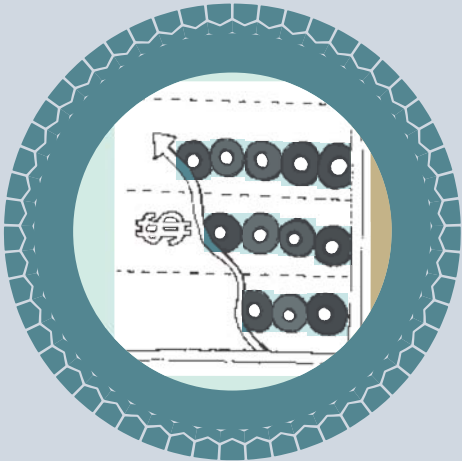
PORQUÊ: Atualmente os custos são de responsabilidade exclusiva dos fabricantes, o que onera inclusive a parcela de pneus destinados à exportação e não envolve o consumidor nesta responsabilidade.

COMO: Adotar um sistema similar ao da Europa, onde o custo é coberto por uma taxa paga pelo consumidor na hora da aquisição do pneu, o que divide a responsabilidade por toda a cadeia.

TABELA 03:
Estimativa do ônus à ANIP/ Reciclanip decorrente de impostos incidentes sobre coleta e destinação dos pneus inservíveis em 2013
(em milhões de reais)

TRIBUTOS SOBRE RECICLAGEM.			
PIS/COFINS (federal)	ICMS (estadual)	ISS (municipal)	Total dos tributos
2,0	5,5	1,7	9,3

Fonte: CNI/ LCA



MELHORIAS NO AMBIENTE MICROECONÔMICO

- 5. MELHOR ACESSO A INSUMOS ESSENCIAIS PARA PRODUÇÃO
- 6. EQUACIONAMENTO DO PASSIVO DE PNEUS INSERVÍVEIS GERADO POR IMPORTADORES
- 7. ESPECIALIZAÇÃO DE PROFISSIONAIS



5. MELHOR ACESSO A INSUMOS ESSENCIAIS PARA PRODUÇÃO

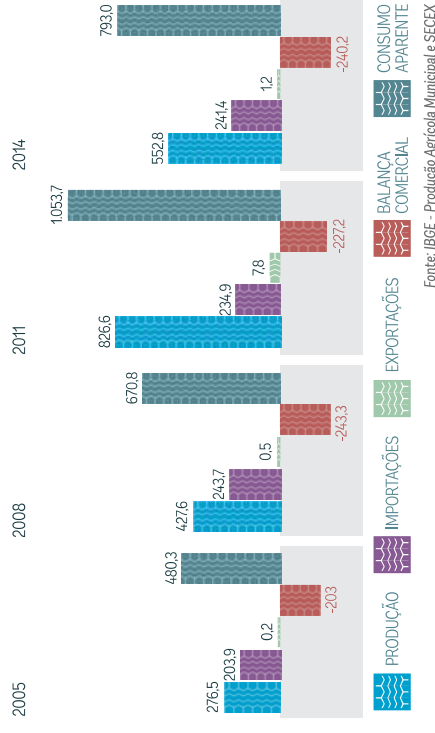
5.1. O QUÊ: AMPLIAR A OFERTA DOMÉSTICA DE BORRACHA NATURAL.

PORQUÊ: É econômica e operacionalmente importante ter disponibilidade local de matéria prima, com qualidade e custos iguais ou melhores do que o mercado mundial.

COMO: Desenvolver política agrícola específica para o setor da heveicultura, contemplando a criação de um fundo para desenvolvimento da borracha natural, de forma a estimular a produção doméstica e, ao mesmo tempo, reduzir a vulnerabilidade do produtor às oscilações das cotações internacionais.

Enquanto a oferta de borracha natural for insuficiente, reduzir o imposto de importação.

GRÁFICO 18:
Brasil: Produção, importações, exportações
e consumo aparente de BORRACHA NATURAL
(em mil toneladas)



Fonte: IBGE - Produção Agrícola Municipal e SECEX

5.2. O QUÊ: AMPLIAR A OFERTA DOMÉSTICA DE BORRACHA SINTÉTICA.

PORQUÊ: Alternativas de fornecimento da borracha sintética no país são limitadas pela dependência de um único fornecedor nacional. A situação é prejudicial para a indústria de pneus, afetando a competitividade e influenciando diretamente o preço final dos produtos.

COMO: Estimular o ingresso de novos produtores.

Reduzir o imposto de importação de produtos petroquímicos enquanto o número de ofertantes for restrito.

GRÁFICO 19:
Brasil: Produção, importações, exportações e consumo aparente de BORRACHA SINTÉTICA
(em milhões de dólares)

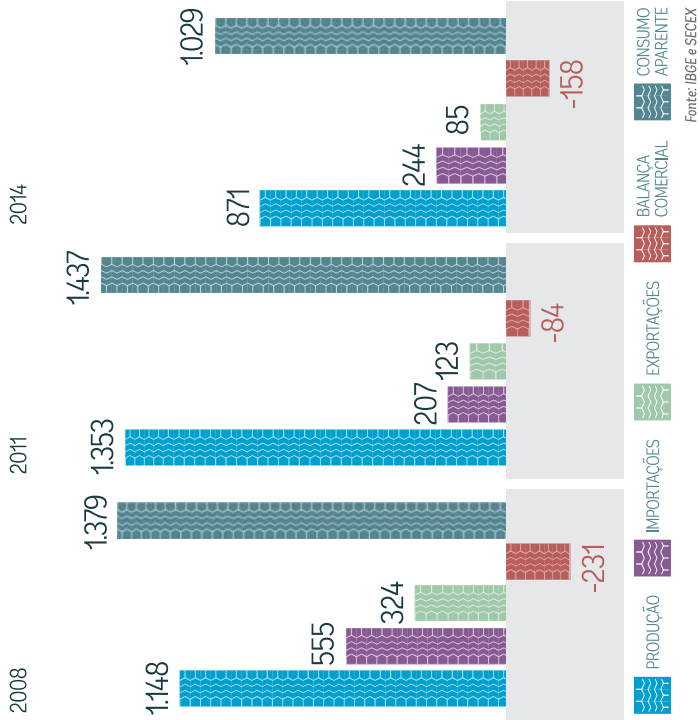
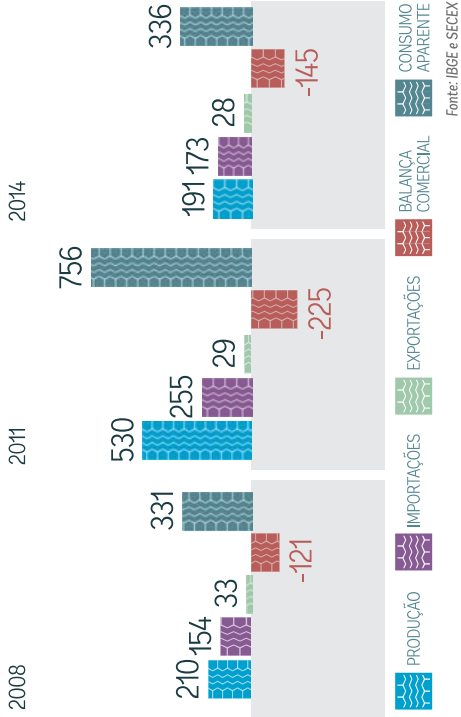


GRÁFICO 20:
Brasil: Produção, importações, exportações e consumo aparente de MOLDES para borracha na NCM 84807100
(em milhões de dólares)

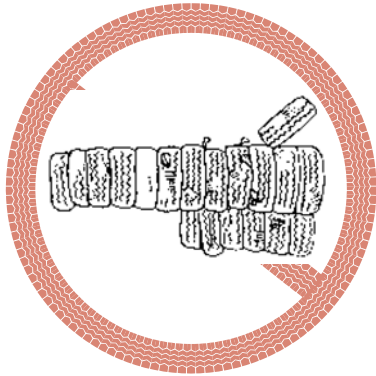


5.3. O QUÊ: AMPLIAR A OFERTA DOMÉSTICA DE MOLDES (NCM 84807100).

PORQUÊ: No Brasil, são limitadas as alternativas de fornecimento de moldes para a produção de pneus. A dependência de importação de moldes atrasa o processo de introdução de novos produtos e impacta o custo de fabricação do pneu, influenciando diretamente seu preço final.

COMO: Abrir a classificação de moldes na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), conceder ex-tarifário para moldes e estimular o ingresso de novos fabricantes, aquisição de *know-how* e formação de *joint-venture*

Reduzir o imposto de importação de moldes para vulcanização de pneus enquanto o número de ofertantes for restrito e a tecnologia desatualizada.



6. EQUACIONAMENTO DO PASSIVO GERADO PELO NÃO CUMPRIMENTO DAS METAS DE DESTINAÇÃO DE PNEUS INSERVÍVEIS POR TRADINGS E DISTRIBUIDORES INDEPENDENTES DE PNEUS IMPORTADOS

O QUÊ: EQUACIONAR O PASSIVO GERADO PELOS PNEUS INSERVÍVEIS IMPORTADOS POR TRADINGS E DISTRIBUIDORES INDEPENDENTES E EVITAR SUA AMPLIAÇÃO.

PORQUÊ: Existe um passivo ambiental no país representado por 152,5 mil toneladas de pneus inservíveis de responsabilidade dos importadores que não cumpriram sua meta. São 604 importadores de pneus novos registrados no Cadastro Técnico Federal (CTF) do IBAMA, (incluindo os 11 fabricantes e suas subsidiárias). Os fabricantes de pneus têm arcado com parte deste ônus, que não lhes pertence.

COMO: Identificar importadores independentes que não efetuam o recolhimento e destinação de inservíveis correspondentes à quantidade que vendem no mercado brasileiro e agir contra os que não cumprem a legislação.

Criar uma taxa ambiental para os importadores de pneu, paga previamente à importação.

Compartilhar o custo da logística reversa entre distribuidores, revendedores, destinatários, consumidores finais de pneus, poder público, fabricantes e importadores.

TABELA 05:

Passivo gerado pela não destinação adequada dos pneus inservíveis por tradings e por importadores independentes (em toneladas)

PERÍODO	META BRASIL (t)			% DESTINADO
	FABRICANTES	IMPORTADORES	TOTAL	
out 2009 - dez	357.743	202.595	560.338	
2011	280.119	265.692	545.811	
2012	301.153	178.277	479.430	
2013	352.757	182.511	535.268	
TOTAL	1.291.772	829.074	1.585.578	
PERÍODO	DESTINADO (t)			% DESTINADO
	FABRICANTES	IMPORTADORES	TOTAL	
out 2009 - dez	378.774 (+5,88%)	176.334 (-12,96%)	555.108	99,07%
2011	285.139 (+1,79%)	177.319 (-33,23%)	462.458	84,73%
2012	317.151 (+5,31%)	141.880 (-20,42%)	459.031	95,74%
2013	377.213 (+6,93%)	114.440 (-37,30%)	491.653	91,85%
TOTAL	1.358.276 (+4,48%)	609.972 (-23,36%)	1.476.595	93,13%
PERÍODO	PASSIVO (t)			
	FABRICANTES	IMPORTADORES	TOTAL	
out 2009 - dez	21.031	-26.261	-5.230	
2011	5.020	-88.373	-83.353	
2012	15.998	-36.397	-20.399	
2013	24.456	-68.071	-43.615	
TOTAL	66.504	-219.102	-152.598	

Fonte: IBAMA



7. ESPECIALIZAÇÃO DE PROFISSIONAIS

O QUÊ: ESTIMULAR A INOVAÇÃO E O DESENVOLVIMENTO DE PROFISSIONAIS ESPECIALIZADOS NAS FUNÇÕES RELATIVAS À CADEIA PRODUTIVA DE PNEUS, INCLUINDO A DESTINAÇÃO E A RECICLAGEM.

PORQUÊ: Os fabricantes de pneus oferecem condições diferenciadas de trabalho. Os níveis médios de salários para as diversas funções são mais elevados do que em outros setores da economia e, por isso, a rotatividade no emprego é bastante baixa. A formação de profissionais qualificados é, portanto, de interesse dos trabalhadores, supervisores, técnicos e gerentes, bem como da indústria e do país.

COMO: Instituir disciplinas e bolsas para mestrado e doutorado nas escolas técnicas, faculdades de engenharia federais e estaduais voltadas às funções da cadeia de valor de pneus, nos estados onde há fábricas de pneus, nas seguintes áreas de estudo:

NÍVEL PROFISSIONALIZANTE: Mecânicos, eletricitistas e instrumentistas.

NÍVEL TÉCNICO: Técnicos em manutenção, mecânica, eletrônica, eletricitistas e em mecatrônica.

NÍVEL SUPERIOR:

ENGENHARIA: mecânica, de produção, automobilística e civil.

FINANÇAS: ciências contábeis (áreas tributária e de controladoria), economia, administração, marketing e finanças. Nestas áreas há carência de profissionais com visão de negócio e inglês fluente.

ESPECIALIZAÇÕES: Engenharia de segurança do trabalho, medicina do trabalho,

lho, garantia, custos, precificação por canais e inteligência de mercado
INOVAÇÃO: Desenvolvimento de produtos, desenvolvimento de marcas e inteligência comercial.

Há dificuldade de encontrar profissionais que tenham perfil versátil, conhecimentos amplos em suas áreas de especialização e entendimento de negócios,

TABELA 04:
Brasil: Rotatividade do emprego na indústria de transformação e na indústria de pneus
(taxa em valores percentuais)

ROTATIVIDADE						
INDÚSTRIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Indústria de transformação	46,32%	42,06%	43,82%	45,58%	45,00%	45,13%
Indústria de pneumáticos	18,28%	14,92%	12,47%	14,05%	14,48%	12,93%

Taxa de Rotatividade = Número de admitidos ou desligados, dividido pelo estoque médio do emprego no ano (estoque do ano somado com o estoque do ano anterior dividido por dois). Exclui demissões por aposentadoria, morte e por transferência.

Fonte: RAIS2013 / CAGED

GRÁFICO 16:

Brasil: Comparativo entre a indústria de transformação e a indústria de pneus do percentual de trabalhadores que recebem mais de cinco salários mínimos em relação ao total (em percentual)

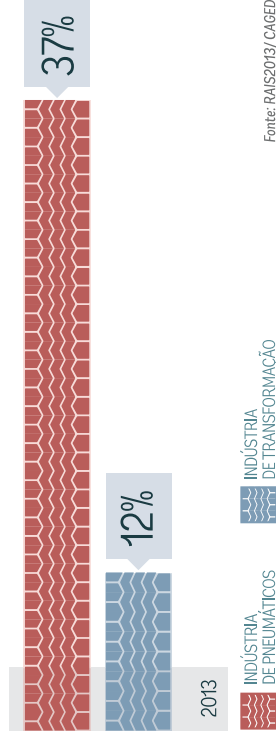
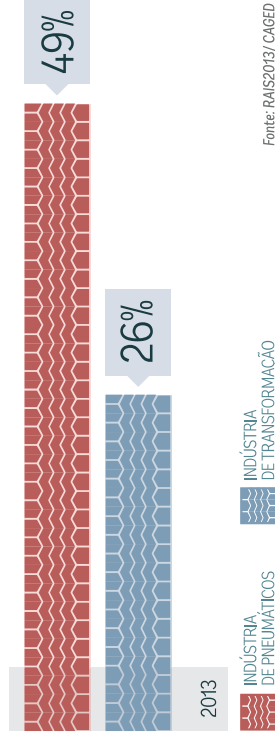


GRÁFICO 17:

Brasil: Comparativo entre as indústrias de transformação e de pneus no percentual de trabalhadores que permanecem mais de cinco anos no emprego em relação ao total (em percentual)



AMPLIAÇÃO DO MERCADO DE PNEUS E DOS SUBPRODUTOS DA RECICLAGEM

8. ESTÍMULO À EXPORTAÇÃO DE PNEUS
9. DIVULGAÇÃO DA IMPORTÂNCIA DO PNEU NA SEGURANÇA VEICULAR
10. MARGENS DE PREFERÊNCIAS NAS COMPRAS GOVERNAMENTAIS DE PNEUS
11. ESTÍMULO À AMPLIAÇÃO DO MERCADO DE BORRACHA RECICLADA



8. ESTÍMULO À EXPORTAÇÃO DE PNEUS

O QUÊ: ESTENDER PARA O SETOR DE PNEUS TODAS AS POLÍTICAS DIRIGIDAS AO SETOR AUTOMOTIVO, DIVERSIFICANDO O DESTINO DAS EXPORTAÇÕES, E MELHORANDO A COMPETITIVIDADE NO MERCADO INTERNACIONAL.

PORQUÊ: O Brasil pode abastecer montadoras de países onde não há fabricação suficiente de pneus, além de atender ao mercado de reposição, em particular para os veículos exportados pelas indústrias do país, com preços mais competitivos.

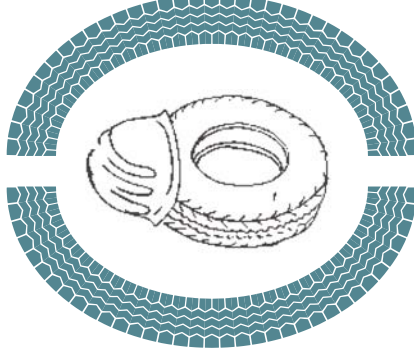
COMO: Promover acordos de comércio para a redução recíproca de alíquotas de importação de pneus novos, nos mesmos países negociados pelo setor automotivo e em outros.

Até que a legislação tributária seja adequada, de forma a não deixar resíduos nos preços dos pneus a exportar, garantir o Reintegra aos fabricantes em alíquota que elimine tais resíduos fiscais.

GRÁFICO 21:
Países de destino das exportações de pneus em 2014
(em percentuais*)



Fonte: SECEX
*percentuais obtidos a partir das unidades de pneus exportados



9. DIVULGAÇÃO DA IMPORTÂNCIA DO PNEU NA SEGURANÇA VEICULAR

O QUÊ: DESTACAR A IMPORTÂNCIA DO PNEU NA SEGURANÇA VEICULAR NAS AÇÕES GOVERNAMENTAIS DE DIVULGAÇÃO E DE FISCALIZAÇÃO.

PORQUÊ: O Brasil tem índices elevados de mortes e acidentes de trânsito e se comprometeu com a ONU, na Década de Segurança Viária 2011-2020, a reduzir o número de mortes, o que exige conscientizar a população sobre a importância do pneu na segurança, estimular sua correta manutenção e a substituição de pneus desgastados.

COMO: Incluir o tema pneu nas campanhas publicitárias e informativas do Ministério dos Transportes e outros entes, chamando atenção para o riscos do uso em condições inadequadas. Ampliar a fiscalização nas estradas federais e estimular os órgãos estaduais e municipais à maior atenção com o estado dos pneumáticos nas suas vistorias e licenciamento. Estudar com entes públicos fontes de recursos para fornecer crédito a juros baixos, para pessoas físicas e jurídicas, para troca de pneus desgastados.

Estender as condições do BNDES PSI para a reposição dos pneus de caminhões e veículos pesados que recebem esse financiamento.



10. MARGENS DE PREFERÊNCIAS NAS COMPRAS GOVERNAMENTAIS DE PNEUS

O QUÊ: INSTITUIR MARGEM DE PREFERÊNCIA NAS LICITAÇÕES E CONTRATOS ENTRE ÓRGÃOS PÚBLICOS E A INDÚSTRIA DE PNEUMÁTICOS, NOS TRÊS NÍVEIS DE GOVERNO.

PORQUÊ: O pneu é fundamental à segurança dos veículos e atualmente as compras governamentais regidas pela Lei 8666 obrigam os entes públicos a adquirir pelo preço mais baixo, o que resulta na aquisição de pneumáticos de menor qualidade, criando riscos para os condutores e passageiros, além de desgaste prematuro. Adicionalmente esta reivindicação é feita por diversos setores industriais e foi levada ao Governo pela CNI. Em 18/06/2014 a Presidente da República e o Ministro da Fazenda anunciaram a aplicação de margem de preferência de 25% nas compras públicas para todos os produtos manufaturados e serviços nacionais, a exemplo do que ocorre em diversos países. No entanto, o dispositivo da Medida Provisória 656 que transformava esta medida em lei foi vetado em 19/01/2015.

COMO: Conforme expresso na “Razão do veto” à Medida 656, aprovar urgentemente normalização da margem de preferência, alterando o artigo 3º da Lei nº 8666, para adotar margem de 25% em compras públicas, a fim de não serem perdidas vendas para produtos importados de qualidade inferior, apenas em função do preço.



11. ESTÍMULO À AMPLIAÇÃO DO MERCADO DE BORRACHA RECICLADA

O QUÊ: ESTIMULAR O USO DO GRANULADO/PO DERIVADO DA TRITURAÇÃO E MOAGEM DE PNEUS INSERVÍVEIS EM PRODUTOS DE BORRACHA, COMPOSTOS E MISTURAS, CONTRIBUINDO ASSIM PARA COMPLETAR O CICLO DE PRODUÇÃO SUSTENTÁVEL DE PNEUS.

PORQUÊ: Em 2014 a meta de destinação de pneus inservíveis estabelecida pelo IBAMA para fabricantes do país e importadores independentes somava cerca de 550 mil toneladas, volume bastante expressivo. A maior parte do que recebe destinação adequada é usada como combustível alternativo em fábricas de cimento e menos de um terço é transformado em novos produtos, com agregação de valor e geração de emprego e renda. Entre esses produtos estão grama sintética, pisos laminados, solados, tapetes automotivos, asfalto borracha, utilizações que podem crescer desde que o recuperado seja competitivo com o produto original, natural ou sintético.

COMO: A desoneração fiscal pode tornar o produto rentável e dar sustentabilidade ao setor de recuperação.

Condicionar as concorrências públicas à utilização do asfalto borracha preparado a partir do pó de borracha de pneu inservível, para pavimentação de ruas e estradas, seguindo o exemplo de várias concessionárias de rodovias. Estudos do Departamento de Estradas de Rodagem DER demonstram que a massa asfáltica com borracha recuperada (asfalto borracha) é 50% mais durável do que a tradicional, possui alta elasticidade, é mais resistente ao envelhecimento e ajuda na frenagem do veículo. O custo do asfalto borracha é quase o mesmo do asfalto comum e sua durabilidade maior compensa amplamente a diferença.

Estimular a geração de calor e energia elétrica pela queima de pneus inservíveis.

ASSOCIADOS



WWW.FIRESTONE.COM.BR



WWW.CONTI-ONLINE.COM



DUNLOPPNEUS.COM.BR



WWW.GODYEAR.COM.BR



WWW.LEVORIN.COM.BR



WWW.MAGGION.COM.BR



WWW.MICHELIN.COM.BR



WWW.PIRELLI.COM



WWW.RINALDI.COM.BR



WWW.TITANLAT.COM



WWW.TORTUGAONLINE.COM.BR

LISTA DE FIGURAS

- FIGURA 01:** Atuação da RECICLANIP – pg 20
FIGURA 02: Linha do tempo ANIP – Recidlanip – pg 22
FIGURA 03: Ciclo de produção e de destinação do pneu – pg 29
FIGURA 04: ANIP em números – pg 27
FIGURA 05: Brasil: Distribuição das fábricas de pneumáticos e câmaras de ar entre os estados da federação (em unidades) – pg 31
FIGURA 06: Representação do alcance das políticas para alavancar o setor – pg 47
FIGURA 07: Cumprimento das obrigações tributárias pelas fábricas de pneus – pg 52
FIGURA 08: 11 propostas da Anip para atenção dos governos – pg 8
FIGURA 09: Empregos diretos e indiretos gerados pelas principais atividades relacionadas à fabricação de pneus – pg 33

LISTA DE GRÁFICOS

- GRÁFICO 01:** Evolução do número de pontos de coleta de pneus inservíveis no Brasil – pg 16
GRÁFICO 2: Volume anual de pneus inservíveis coletado e destinado pela Recidlanip (em mil toneladas) – pg 17
GRÁFICO 03: Alocação dos pneus inservíveis por forma de destinação (em percentual) – pg 18
GRÁFICO 04: Participação da produção de pneus por mercado comprador (em percentual) – pg 30
GRÁFICO 05: Participação da produção em peso por tipo de pneu em 2014 (em percentual) – pg 30
GRÁFICO 06: Participação das importações no consumo aparente de pneumáticos no Brasil (em percentual) – pg 35
GRÁFICO 07: Participação das importações de pneus asiáticos nas importações brasileiras totais de pneus (em percentual) – pg 36
GRÁFICO 08: Importações das associadas à ANIP em relação ao total produzido no país (em percentual) – pg 37
GRÁFICO 09: Importações das associadas à ANIP em relação ao total das importações brasileiras de pneus (em percentual) – pg 37
GRÁFICO 10: Produção brasileira, importações, exportações, balança comercial de pneus (em milhões de unidades) – pg 38
GRÁFICO 11: Países de origem das importações brasileiras de pneus em 2014 (em percentual) – pg 39
GRÁFICO 12: Brasil: Balança comercial de pneus (em unidades) – pg 41

- GRÁFICO 13:** Brasil: Balança comercial de pneus (em milhões de dólares) – pg 42
- GRÁFICO 14:** Brasil: Produção e vendas anuais de pneus (em unidades) – pg 43
- GRÁFICO 15:** Correlação entre as vendas de pneus e a concessão do crédito à pessoa física por modalidade do crédito (em número índice. Base: média de 2012=100) – pg 44
- GRÁFICO 16:** Brasil: Comparativo entre a indústria de transformação e a indústria de pneus do percentual de trabalhadores que recebem mais de cinco salários mínimos em relação ao total (em percentual) – pg 68
- GRÁFICO 17:** Brasil: Comparativo entre as indústrias de transformação e de pneus no percentual de trabalhadores que permanecem mais de cinco anos no emprego em relação ao total – pg 68
- GRÁFICO 18:** Brasil: Produção, importação, exportação e consumo aparente de BORRACHA NATURAL (em mil toneladas) – pg 61
- GRÁFICO 19:** Brasil: Produção, importação, exportação e consumo aparente de BORRACHA SINTÉTICA (em milhões de dólares) – pg 62
- GRÁFICO 20:** Brasil: Produção, importação, exportação e consumo aparente de MOLDES para borracha na NCM 84807100 (em milhões de dólares) – pg 63
- GRÁFICO 21:** Principais países de destino das exportações brasileiras de pneus em 2014 (em percentual, medido através da exportação em unidades) – pg 70

LISTA DE TABELAS

- TABELA 01:** Brasil: Distribuição das fábricas e do emprego no setor de fabricação de pneumáticos e câmaras de ar entre os estados da federação (em unidades) – pg 32
- TABELA 02:** Brasil: Balança comercial de pneus (em unidades e valores) – pg 40
- TABELA 03:** Estimativa do ônus à ANIP / Reciclânip decorrente de impostos incidentes sobre coleta e destinação dos pneus inservíveis em 2013 (em milhões de reais) – pg 56
- TABELA 04:** Brasil: Rotatividade do emprego na indústria de transformação e na indústria de pneus (taxa em valores percentuais) – pg 67
- TABELA 05:** Passivo gerado pela não destinação adequada dos pneus inservíveis por *trappings* e por importadores independentes (em toneladas) – pg 65

CONSELHO ADMINISTRATIVO DA ANIP

- PRESIDENTE:** Jean-Philippe Marie Ollier (Michelin)
- 1º VICE PRESIDENTE:** Renato Sarzano (Continental)
- 2º VICE PRESIDENTE:** Fabio Fossen (Bridgestone)
- CONSELHEIRO:** Paolo Carlo Renato Dal Pino (Pirelli)
- CONSELHEIRO:** Jean Claude Joseph Marie Kihn (Goodyear)
- CONSELHEIRO:** Auro Levorin (Levorin)
- CONSELHEIRA:** Rosa Maria Maggion (Maggion)

CONSELHO ADMINISTRATIVO DA RECICLANIP

- PRESIDENTE:** Jean-Philippe Marie Ollier (Michelin)
- 1º VICE:** Renato Sarzano (Continental)
- 2º VICE:** Fabio Fossen (Bridgestone)
- CONSELHEIRO:** Paolo Carlo Renato Dal Pino (Pirelli)
- CONSELHEIRO:** Jean Claude Joseph Marie Kihn (Goodyear)

ADMINISTRAÇÃO

- PRESIDENTE EXECUTIVO:** Alberto Mayer
- SECRETÁRIO GERAL:** Marcelo Luís Del Grande Prioli
- CONTROLLER:** Vasco Gil Gonçalves Henriques
- RECICLANIP – GERENTE GERAL:** Cesar Faccio

REALIZAÇÃO

EQUIPE ANIP

Alberto Mayer
Cesar Faccio
Herson Yuzo Kamimura Shimizu
Marcelo Luís Del Grande Pricoli
Renan Paiva Siqueira
Vasco Gil Gonçalves Henriques

EQUIPE DE COMUNICAÇÃO DAS FÁBRICAS

BRIDGESTONE

Josiene Santana
Luiz Fernando de Palma

CONTINENTAL

Adriana Felipe

GOODYEAR

Daniela Teixeira
Maria Tereza Meireles
Neivia Justa

MICHELIN

Felipe Duvivier
de Albuquerque Mello
Guillaume Castéran

PIRELLI

Christian Devisscher
Marco Cortinovis
Mário Batista
Rubia Sammarco

SUMITOMO

Fernanda Araújo
Mariana Viola

EQUIPE CL-A

Mario Ernesto Humberg
Gleyma Lima

EQUIPE WEBSETORIAL CONSULTORIA ECONÔMICA

Patrícia Vêras Marrone
Fabiola Paneque
Hugo Trigueiro Braga

