



Lá fora, pneus reformados são considerados ecológicos

Há muito se discute o radicalismo de autoridades administrativas e judiciais ao se posicionarem contra a importação de pneus usados, mesmo que destinados à reciclagem por indústrias de reforma no país. Essa discussão se dá não apenas pela comprovada deficiência de oferta desse insumo — o pneu usado é a matéria-prima do pneu remoldado — como também pelo preconceito e pela falsa propaganda de que se trata de lixo do primeiro mundo.

Se realmente fosse lixo, por que as normas que proíbem os pneus usados (Portaria Secex 14/2004 e Resolução Conama 23/96) autorizariam — como autorizam — a importação de tantos outros bens usados do primeiro mundo, como sucatas de baterias, resíduos e escórias de altos fornos, vestuários usados, etc.?

A portaria 14/2004, da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) possui capítulo específico sobre a importação de material usado destinado a recondicionamento, bens de capital usados na modalidade de arrendamento mercantil (*leasing*), bens usados com suspensão de tributos na modalidade de *drawback* para fins de recondicionamento, bens usados quando doados para entidades assistenciais, inclusive roupas usadas. Então, por que não os pneus?

A resolução 23/96, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), tida como cópia fiel da Convenção de Basileia (que controla os movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos), permite a importação de desperdícios e resíduos de níquel, zinco, estanho, tungstênio, molibdênio, tântalo, magnésio, cobalto, bismuto, titânio, zircônio, manganês, germânio, vanádio etc., escórias de altos-fornos, resíduos industriais, até de resíduos perigosos desde que comprovada sua imprescindibilidade para a normalização de abastecimento do mercado consumidor, a exemplo da autorização concedida para a importação em 1996 e 1997 de sucatas de baterias, que contêm chumbo, produto cancerígeno e altamente tóxico.

Quanto aos pneus usados, que a Convenção de Basileia nem sequer classificou como resíduos, as autoridades ambientais brasileiras proibiram sua importação em 1992, autorizaram em 1994, classificando-os como resíduos não inertes da classe III (substâncias que, diluídas em água, não alteram a sua potabilidade), e voltaram a proibí-la em 1996, reclassificando-os como inertes da seguinte maneira: os Resíduos Inertes — Classe III não estão sujeitos a restrições de importação, à exceção dos pneumáticos usados, cuja importação é proibida. Ou seja, a importação de todos os resíduos inertes dessa classe também é permitida, exceto os inofensivos pneus usados.

Para completar o carnaval normativo veio a resolução Conama 258/99 dispor que são os pneus inservíveis, e não os pneus usados destinados a processos de reforma, que constituem passivo ambiental a ser eliminado pelos fabricantes e importadores de pneus novos, reformados e usados, na proporção de suas participações quantitativas no mercado como produtores ou como importadores.

O fato é que esta discussão interminável coloca em risco investimentos de empresas dependentes da importação de sua principal matéria-prima, lembrando que elas podem importar livremente máquinas usadas (bens de capital) para fabricar os pneus remoldados. Com isso, elas podem ficar paralisadas por



meses, dependendo de uma decisão judicial para importar sua principal matéria-prima, o pneu usado.

Tanto a Europa quanto os Estados Unidos incentivam a substituição gradativa dos pneus novos pelos pneus reformados pela redução significativa de consumo de petróleo, água e energia. Lá eles são considerados produtos ecológicos. Aqui, são lixo de primeiro mundo.

Talvez quando os recursos naturais se tornarem ainda mais escassos, os netos daqueles que hoje se posicionam contra a reciclagem de pneus estejam passando por crises de abastecimento oriunda da falta de consciência dos seus avós quando estes tiveram a oportunidade de evitar o pior.

Date Created

07/05/2007