



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº DE 2025
(Do Sr. Lucio Mosquini)

Requer informações ao Senhor Ministro Senhor Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços quanto fabricação e comercialização de pneus reformados.

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, com fundamento no art. 50, § 2º da Constituição Federal e na forma dos artigos 115 e 116 do Regimento Interno desta Casa, ouvida a Mesa, que sejam solicitadas ao Senhor Ministro de Estado do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, as seguintes informações:

1. O Ministério tem conhecimento da fabricação e comercialização de pneus reformados no Brasil, quer seja pelo processo de recapagem, recauchutagem ou remoldagem para uso em motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos?
2. Quais são as iniciativas que o Ministério adotou, adota e adotará para coibir e fiscalizar a fabricação e comercialização de pneus reformados no Brasil, quer seja pelo processo de recapagem, recauchutagem ou remoldagem para uso em motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos?
3. Quais as determinações que o Ministério adotou perante aos seus órgãos subordinados, como a Secretaria de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços; Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial - CNDI; Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO; Instituto Nacional da Propriedade Industrial – INPI e por fim o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro **a fim de fiscalizar e coibir a fabricação e comercialização de pneus reformados**, quer seja pelo processo de





recapagem, recauchutagem ou remoldagem para uso em motocicletas, motonetas, ciclomotores e triciclos?

JUSTIFICAÇÃO

A utilização de pneus reformados seja pelo processo de recapagem, recauchutagem ou remodelagem – em motocicletas, motos, triciclos e ciclomotores representa um elevado risco de acidentes bem como à segurança viária e está expressamente vedada nos termos da Resolução CONTRAN nº 913, de 28 de março de 2022, bem como pela Portaria INMETRO nº 554, de 29 de outubro de 2015 .

Apesar dos Atos Normativos, ainda há a comercialização irregular de pneus reformados para esses veículos, colocando em risco a segurança dos usuários e desrespeitando normas técnicas previstas para a prevenção de acidentes. Diante desse cenário, é essencial que o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços adote todas as providências de forma urgente e imediata no sentido de fiscalizar a fabricação e comercialização de pneus reformados bem como estimular a conscientização dos consumidores sobre os perigos dessa prática, garantindo que apenas pneus novos e certificados sejam usados, em conformidade com as normas legais e de segurança.

A tecnologia empregada em pneus em geral na fabricação de pneus, é propriedade intelectual dos vários fabricantes. A necessidade de normatizar parâmetros essenciais para a uniformidade das aplicações, gerou há muitas décadas as normas técnicas internacionais, tais como ALAPA, ETRTO, JATMA etc.

As normas elaboradas por essas associações, regem fundamentalmente as dimensões dos pneus em condições estáticas. Mais recentemente introduziu-se uma dimensão obtida em condições dinâmicas específicas, que é o raio centrífugo.

Os demais parâmetros especificados por essas normas, concentram-se nas dimensões estáticas do produto. O teste de velocidade sob carga, conduzido por equipamento específico (roda estrada), não impõe ao pneumático as solicitações da aplicação típica. Trata-se praticamente de um ensaio de flexões repetidas em um único sentido, que não gera tensões de torção nem tampouco temperaturas de degradação dos materiais envolvidos. Sem diminuir a importância relativa desses parâmetros, que tem a sua finalidade normativa conforme dito acima, afirmamos que tais testes não são





suficientes para determinar a segurança do produto. As normas especificam as condições mínimas necessárias de dimensões para que o produto possa ser aplicado conforme normatizado.

A segurança somente pode ser avaliada através de testes dinâmicos em pista, com pilotos especializados. O teste de dirigibilidade (manobrabilidade, frenagem, previsibilidade) em pista seca e molhada é conditio sine qua non para a homologação por parte de qualquer fabricante de veículo de duas rodas motorizado.

Quanto a carcaça do pneu de moto é projetada/dimensionada para atender ao comportamento dinâmico do veículo, muito mais severo que as solicitações estáticas. Com o uso, a carcaça sofre dilação devido aos esforços de carga, temperatura, aceleração, frenagem etc. A dilatação altera o raio de curvatura da área de contato, prejudicando a aderência e a dirigibilidade. Por esta razão introduziu-se um limite para dilatação da carcaça, simulada através do teste de raio centrifugado.

Para otimizar o comportamento dinâmico em sintonia com a relativa motocicleta, as montadoras solicitam modificações do raio de curvatura da carcaça, modificações estas até bastante sutis, ou consideradas preciosismo por quem não é do metier. Os compostos da carcaça e da rodagem são balanceados para proporcionarem um comportamento uniforme ao longo de toda a vida útil. O processo de reforma aplica uma segunda vulcanização à carcaça, deteriorando suas propriedades dinâmicas e rompendo o equilíbrio dinâmico entre carcaça e nova rodagem.

Finalizamos salientando que comparações ou analogias entre reforma de pneus para veículos de quatro (ou mais) rodas e pneus para veículos de duas rodas, não tem qualquer base técnica pois a dinâmica do veículo de duas rodas é radicalmente diferente da dinâmica do veículo de quatro rodas. Desde as manobras de mudança de trajetória, através da cambagem dinâmica até aos espaços de frenagem, muito superiores para os veículos de duas rodas.

Sala das Sessões, 25 de fevereiro de 2025.

Deputado LUCIO MOSQUINI

