

Logística reversa

Lei que institui a Política Nacional dos Resíduos Sólidos mexe diretamente com o setor de autopeças, que já vem se preparando para isso

Texto | Paulo Carneiro



istockphoto®

O físico britânico Stephen Hawking lançou a teoria um tanto alarmista de que as péssimas condições ambientais podem eliminar a vida humana na Terra nos próximos 50 anos. Em que pese a autoridade do cientista, a tese é contestada até pelos ambientalistas radicais, que propõem uma mudança de atitude para neutralizar o desastre. Polêmicas à parte, o fato é que as agressões ao meio ambiente atingiram níveis insuportáveis.

Além da destruição das florestas,

queimadas e vazamentos de petróleo no oceano, o lixo representa um problema sério, senão dramático. Segundo dados do Ministério do Meio Ambiente, a produção diária nas cidades brasileiras chega a 150 mil toneladas, das quais 59% vão para lixões e apenas 13% são reaproveitados. A situação tende a mudar agora em decorrência da lei que institui a Política Nacional dos Resíduos Sólidos, sancionada pelo ex-presidente Lula antes de deixar o governo, mas ainda não regulamentada.

O objetivo é incentivar a reciclagem

e o correto manejo de produtos usados com alto potencial de contaminação. Entre outras novidades, a nova lei estabelece a chamada logística reversa, que obriga os fabricantes, distribuidores e vendedores a recolher determinados produtos e embalagens usadas. A medida vale não apenas para agrotóxicos, lâmpadas e eletroeletrônicos, como também para baterias, pneus e óleos lubrificantes, o que mexe diretamente com o setor de autopeças.

O mercado está se preparando para a prática estabelecida pela lei e exis-

Setor implanta programas próprios

Independentemente da lei, a Fras-le está implantando um programa para dar destinação correta às peças descartadas, embora o material que produz (lonas e pastilhas de freio) não tenha sido enquadrado na logística reversa. “Nosso programa consiste no recolhimento de lonas usadas em vários Estados do Brasil. Mas, por enquanto, há apenas um piloto de projeto em São Paulo”, diz o gerente de marketing, Miguel Santos. A ideia consiste no gerenciamento para recolher esse material usado, principalmente por frotas de caminhões e de ônibus, e dar uma destinação adequada, sem passivo ambiental. “Os maiores

obstáculos que enfrentamos são o custo logístico e também aspectos fiscais e ambientais”, acrescenta. “Esta é a forma mais adequada no sentido de prestar este serviço aos clientes e proteger o meio ambiente.”

Na mesma linha, a engenheira ambiental Fabiane Mafessoni, também da Fras-le, esclarece que restam dúvidas quanto à regulamentação da lei. “A partir das informações fornecidas pelo Ministério de Meio Ambiente, serão priorizados, na regulamentação, os temas como logística reversa, sistema nacional de informações sobre a Gestão de Resíduos Sólidos e outros.” Para Fabiane, ainda há muito a ser feito para que a norma seja definitivamente implantada e gere resulta-

dos. “Lei federal deixou a cargo do decreto regulamentador algumas questões polêmicas, em razão da clara inexistência de instrumentos que viabilizem sua implementação.”

A Nakata, que recolhe e envia às siderúrgicas sucatas metálicas que são utilizadas como um dos componentes para fabricação de novos aços. Segundo o coordenador de gestão de qualidade da Affinia Automotiva, Frank Yoshida, o grupo atende às regulamentações e leis aplicáveis a destinação correta dos resíduos sólidos, embora a obrigatoriedade refira-se especificamente a produtos como pilhas, baterias, lâmpadas e eletroeletrônicos. “A nova lei vem para somar. É necessário que os fabricantes também eduquem a sociedade”, diz.

tem até associações de empresas dispostas a fazer negócio, como o Conselho Nacional de Logística Reversa (CLRB). De acordo com o presidente da entidade, engenheiro Paulo Roberto Leite, na realidade a logística reversa já existe e é praticada em basicamente duas áreas. A primeira está no pós-venda, quando o produto retorna às origens para reparo ou assistência técnica do fabricante. A segunda ocorre com os produtos usados, que não têm mais utilidade do ponto de vista econômico. “Nesse caso, as empresas não se interessam tanto, a menos que se trate de alumínio e outros metais de valor”, afirma o engenheiro. “A nova lei vai ser um motivador para que toda a cadeia produtiva se mobilize conjuntamente. Levará tempo para que se perceba que estamos construindo uma atitude mais moderna em relação ao reaproveitamento, mas sem dúvida vamos chegar

lá”, declara Leite. Em março, o CLRB promoverá o 2º Congresso Internacional de Logística Reversa, em São Paulo, onde serão expostos cases e sugestões. “O encontro será palco para troca de experiências.”

Já o diretor técnico ambiental do Sindirepa-SP, Antônio Gaspar de Oliveira, afirma que o setor de reparação de veículos está se preparando há algum tempo. Ele explica que estão em vigor resoluções do Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente) referentes a óleo lubrificante usado, baterias e pneus. Também está em elaboração outro texto sobre embalagens plásticas de óleo, além de uma sugestão do Sindirepa referente aos filtros de óleo. “Independentemente do enquadramento ou não na norma, algumas empresas adotam procedimentos relacionados à logística reversa”, afirma.

LEIA A ÍNTEGRA DA MATÉRIA EM
www.pellegrino.com.br

SAIBA MAIS

PAULO ROBERTO LEITE (CLRB)
(11) 5097-9895
secretariageral@clrb.com.br
www.clrb.com.br

ANTÔNIO GASPAR DE OLIVEIRA (SINDIREPA-SP)
(11) 5594-1010
sindirepa@sindirepa-sp.org.br
www.sindirepa-sp.org.br

AFFINIA AUTOMOTIVA
0800-707-8022
www.affinia.com.br

FRAS-LE
0800 512169
www.fras-le.com.br