

NA PRÁTICA

Shopper Marketing

Como compreender os fatores envolvidos na decisão de compra e fidelizar o consumidor

CONHECIMENTO

Logística reversa

A modalidade faz parte das empresas que adotam a sustentabilidade como diferencial



CRA-SP

CONSELHO REGIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DE SÃO PAULO

Abril/2012 Ano 35 - nº 310

Administrador

PROFISSIONAL



BRASIL, A BOLA DA VEZ!

A Copa do Mundo é a chance que o País precisa para se tornar gigante de uma vez e consolidar sua imagem no exterior

MITSloan
Management Review

Um jogo em que todos ganham

A logística reversa começa a fazer parte das empresas que adotam a sustentabilidade como diferencial de seus negócios

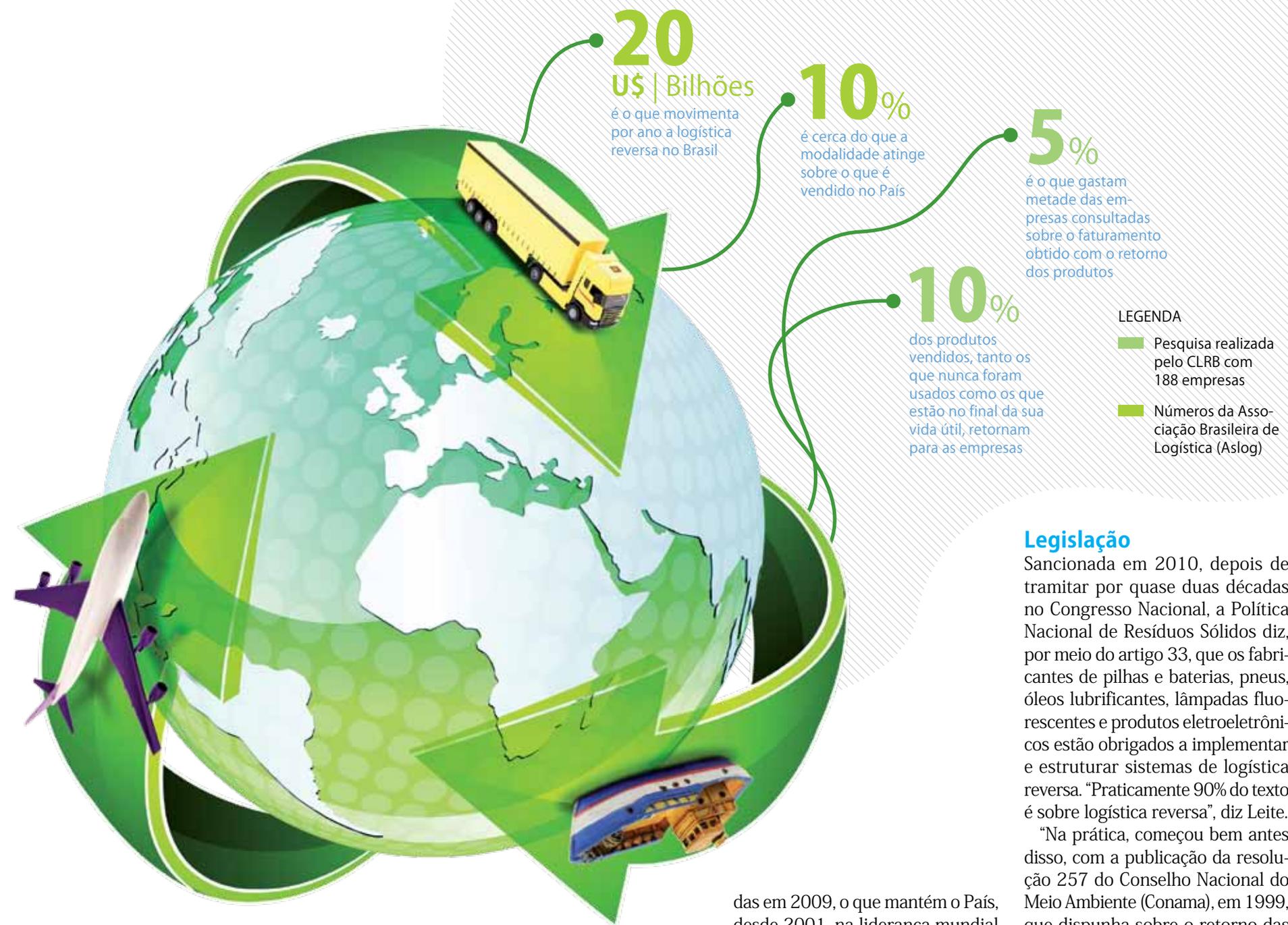
Quando se pensa em logística reversa, os primeiros conceitos que surgem são o de reciclagem e o da devolução de artigos inservíveis aos seus fabricantes, como aparelhos eletrônicos e pilhas. A verdade é que, dentro da filosofia da administração moderna, ter esse tipo de conduta faz parte das preocupações constantes das empresas que adotam a sustentabilidade e a responsabilidade social como diferenciais de seus negócios. Daí entender que a sua definição é bem mais ampla.

Em 1999, os professores Dale S. Rogers e Ronald S. Tibben-Lembke, da Universidade de Nevada (EUA) e autores do livro *Going Backwards: Reverse Logistics Trends and Practices* (em tradução livre, Indo para trás: Logística Reversa – Tendências e Práticas), definiram a modalidade como planejamento,

implementação e controle do fluxo de matérias-primas, estoque em processo e produtos acabados (e seu fluxo de informação) do ponto de consumo até o ponto de origem, com o objetivo de recapturar valor ou realizar um descarte adequado.

“A logística reversa tem duas grandes áreas: pós-venda e pós-consumo”, explica o professor Paulo Roberto Leite, presidente do Conselho de Logística Reversa do Brasil (CLRB), que tem a missão de ensinar as empresas a atuarem nesse novo cenário econômico. Os produtos pouco ou não usados, com defeito, que vão para a assistência técnica ou que por algum motivo foram devolvidos pelo consumidor, entram na categoria de pós-venda. No caso de computadores, notebooks, netbooks e demais aparelhos de informática, o retorno varia de 5 a 15%.

“O que é consumido até o fim de sua vida útil entra em pós-consumo”, continua Leite. Nesse caso, temos duas diferenças a considerar: o que pode ser reaproveitado por meio da reciclagem; e o que não pode –o rejeito–, que deve ir para



Legislação

Sancionada em 2010, depois de tramitar por quase duas décadas no Congresso Nacional, a Política Nacional de Resíduos Sólidos diz, por meio do artigo 33, que os fabricantes de pilhas e baterias, pneus, óleos lubrificantes, lâmpadas fluorescentes e produtos eletroeletrônicos estão obrigados a implementar e estruturar sistemas de logística reversa. “Praticamente 90% do texto é sobre logística reversa”, diz Leite.

“Na prática, começou bem antes disso, com a publicação da resolução 257 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), em 1999, que dispunha sobre o retorno das pilhas e baterias para o local onde foram compradas, e posteriormente, ao fabricante”, conta André Luiz Saraiva, diretor de Responsabilidade Socioambiental da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee). As empresas têm até 2014 para se adequarem à PNRS.

das em 2009, o que mantém o País, desde 2001, na liderança mundial de reciclagem desse produto.

Segundo Leite, os metais possuem valor agregado e acabam retornando com ou sem eficiência. Papel, alumínio, cobre e ferro pertencem a esse grupo, pois permitem a formação de uma cadeia reversa de pós-consumo.

o aterro sanitário. Certos produtos já possuem um ciclo de retorno praticamente natural, como as latas de alumínio. Dados da Associação Brasileira do Alumínio (Abal) mostram que, no Brasil, 98,2% dessas embalagens foram recicla-

Conhecimento

A Whirpool, fabricante de eletrodomésticos, tem uma meta mais arrojada. O programa “Resíduo Zero” tem como objetivo eliminar o envio de materiais como plásticos, metais, óleo e papelão para aterros industriais. Em 2011, a unidade de Rio Claro, interior paulista, conseguiu reduzir o envio em 35%. Os freezers e refrigeradores devolvidos em seu programa de logística reversa já possibilitaram a reciclagem de 80,7% de seus componentes. Em números absolutos, significam 382 toneladas. Também é possível recolher os gases CFC (clorofluorcarboneto) e HCFC (hidroclorofluorcarbonos), usados como fluidos refrigerantes e que prejudicam a camada de ozônio. Foram 780 quilos no ano passado.

Pilhas e baterias

A Abinee possui um programa aberto aos associados e empresas interessadas – casos dos supermercados Walmart e Carrefour: é o “Abinee Recolhe Pilhas”. A iniciativa obedece à resolução 401 do Conama, que dispõe sobre as quantidades de cádmio, chumbo e mercúrio permitidas nas pilhas e baterias e sobre o descarte correto desses materiais. São 1.037 pontos de coleta em todo o País. Em 2011, o programa recolheu 120 toneladas de baterias, das quais 48 somente no Estado de São Paulo. “Entretanto, há um número que assusta: 40% desse total são de pilhas de procedência desconhecida, ou seja, ilegais”, alerta Saraiva. As pilhas são recicladas e transformadas em óxidos e insumos utilizados na fabricação de tintas e pisos de cerâmica.



DOUGLAS LUCENA

Pneus

Um bom exemplo de recolhimento de inservíveis é dado pelo setor de pneus. Mesmo antes da entrada em vigor da resolução 416/09, do Conama, que dispõe sobre a coleta e destinação desses produtos fora de uso, o setor já fazia o descarte adequado, por meio do Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis, criado em 1999 pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos.

O setor levou o assunto mais a sério ainda quando, em 2007, os fabricantes fundaram a Reciclanip, com a missão de administrar o processo de coleta, por meio da participação de todos os elos da cadeia de produção. De acordo com César Faccio, coordenador da entidade, considerada uma das maiores iniciativas da indústria brasileira na área de responsabilidade pós-consumo, desde o início do programa (1999) foram recolhidos 1,86 milhão de tone-

“Para não conturbar a sociedade, tudo que vai para o mercado poderia voltar e ser reaproveitado”

Paulo Roberto Leite, professor e presidente do Conselho de Logística Reversa do Brasil (CLRBB)

ladas de pneus. O volume corresponde a 373 milhões de unidades usadas por carros de passeio.

“O material coletado é triturado e pode servir como combustível alternativo para as indústrias de cimento, na fabricação de asfalto ecológico, solados de sapato, em borrachas de vedação, pisos para quadras poliesportivas, pisos industriais e tapetes para automóveis”, enfatiza Faccio, que complementa: “se descartado na natureza, torna-se um dos maiores vilões do meio ambiente, pois demora cerca de



DIVULGAÇÃO

← “A logística reversa tem duas grandes áreas (pós-venda e pós-consumo)”, diz **Paulo Roberto Leite**, presidente do Conselho de Logística Reversa do Brasil (foto na página anterior); à esquerda, **André Luiz Saraiva**, diretor de Responsabilidade Socioambiental da Abinee

Futuro econômico

Pelos cálculos do CLRBB, a economia reversa gera de R\$ 15 a R\$ 18 bilhões e tende a crescer fortemente à medida que as legislações passem a contemplar outros segmentos. “É necessário que haja uma inspiração legislativa para que os fabricantes percebam, por exemplo, que a contaminação dos componentes de produtos de informática ou a poluição por excesso (caso dos pneus) conturba a vida urbana da sociedade. Tudo que vai para o mercado poderia voltar e ser reaproveitado”, ressalta Leite, ao finalizar: “cabe às empresas planejarem e executarem com eficiência seus processos de logística reversa”. Em outras palavras, não há perdedores na equação consumidores-empresas-fornecedores. Todos ganham. E é justamente esse o desafio para o futuro. ◀