

# Logística reversa sem subsídios cruzados

ANTONIO CARLOS TEIXEIRA ÁLVARES\*

**S**ustentabilidade está definitivamente na pauta de todas as atividades humanas. Particularmente no caso das embalagens é considerada de fundamental importância a sua recuperação após o uso, denominada logística reversa. A logística reversa tem sido abordada de forma consistente pela Europa desde 1991, quando a Alemanha editou a primeira lei que veio a tratar do tema. Em agosto de 2010, quase 20 anos após a pioneira lei alemã, o governo brasileiro editou a sua lei federal sobre reciclagem, que estabelece, dentro da Política Nacional de Resíduos Sólidos – PNRS, metas ambiciosas de reciclagem para os próximos anos.

Pelo fato de ser presidente da International Packaging Association (IPA) ([www.ipacan.com](http://www.ipacan.com)) uma associação mundial de fabricantes independentes de latas, tive uma condição muito favorecida para análise dos principais sistemas vigentes na Europa. Graças aos excelentes contatos da IPA, realizei nos meses de novembro de 2010 e maio de 2011 visitas a vários países da Europa onde fui atenciosamente recebido em mais de 20 diferentes organizações, como centros de triagem, centros de reciclagem, usinas de recuperação energética, associação de classes sem falar dos órgãos governamentais.

Os primeiros países visitados foram Alemanha e Bélgica, escolhidos pelo fato de apresentarem os melhores índices de reciclagem de latas metálicas. Aprendemos muito com o que pudemos ver. Entretanto, junto com o aprendizado dos acertos, pudemos constatar procedimentos que, em nossa opinião, prejudicam sobremaneira as embalagens metálicas. Por exemplo, no caso alemão em que todas as embalagens usadas são colocadas no mesmo saco plástico amarelo, pode perceber que as latas estão pagando parte do custo de logística reversa das outras embalagens.

Assisti ao desembarque dos caminhões carregados com sacos amarelos. Ao serem desmontados, o conteúdo é transportado por um sistema composto por esteiras com várias estações. Na primeira estação as latas de aço são separadas por eletroímã. As latas de alumínio são separadas no estágio seguinte pela utilização de corrente de Foucault. Em seguida, a carga segue por quase uma dezena de estações onde são separadas, de forma muito mais trabalhosa, com auxílio manual, materiais como plásticos rígidos, flexíveis, papel, cartões e outros. A grande receita (em alguns casos, a única) vem da venda do aço e do alumínio que são prensados em fardos após a sua separação, logo nos primeiros estágios. No entanto, o custo total da operação é rateado por peso, resultando no valor aproximado de 700 euros por tonelada, pagos por envasadores. Ou seja, além de serem praticamente os únicos materiais que geram receitas, os metais e, sobretudo, o aço, são penalizados por terem maior peso específico que os outros materiais.

Por outro lado, o sistema belga apresenta custos de logística reversa muito inferiores ao alemão pelo fato de que lá alguns plásticos rígidos e as embalagens flexíveis não são escolhidas e sim incineradas nas usinas de recuperação energética. Na Bélgica a situação é menos prejudicial aos metais uma vez que tanto as receitas de venda de sucata quanto o custo direto da operação de separação são rateados de forma mais apropriada entre os diversos materiais. Ao aço, cabem aproximadamente 50 euros por tonelada; 100 euros para o alumínio; 200 euros para o PET e 300 euros para as embalagens cartonadas. Porém, é razoável supor que os metais acabam penalizados no rateio dos custos indiretos de todo o sistema. Já os sistemas suecos e suíços separam na fonte os metais (aço e alumínio)



Foto: Divulgação

e evitam com isso qualquer subsídio cruzado entre os diversos materiais.

Latas metálicas usadas (aço e alumínio) têm valor e esse valor deve ser revertido em exclusivo benefício da sua competitividade. Essa tarefa cabe à indústria do setor, ninguém mais o fará.

Nesse sentido, foi criada oficialmente, em fevereiro, a Associação Prolata Reciclagem, instituição que visa a reciclar embalagens de aço pós-consumo. O primeiro centro de reciclagem de latas do sistema terá capacidade de recebimento de 20 toneladas/dia e entrará em operação na capital paulista no primeiro semestre.

Metais são elementos químicos (Fe, Al) e por isso são materiais permanentes que permitem infinita reutilização: quando reciclados, aço e alumínio retornam à sua condição inicial de matéria-prima com valor comercial. As latas de alumínio no Brasil contam, há duas décadas, com sistema organizado de coleta e registram recorde mundial de reciclagem, com índice de 97%. As latas de aço, por sua vez, mesmo antes do sistema Prolata Reciclagem, já são recicladas em 50% de sua totalidade.

Apesar dos esforços que começaram a ser feitos pela recém-criada Associação Europeia de Embalagens Metálicas ([new.metalpackagingeurope.org/](http://new.metalpackagingeurope.org/)) não sei se será possível consertar o grande mal já feito às embalagens de aço e de alumínio em alguns países europeus. Porém, os fabricantes de latas do Brasil se depararam com a oportunidade de evitar as grandes distorções provocadas pelo subsídio cruzado na logística reversa das embalagens. ■

\*Antonio Carlos Teixeira Álvares é presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Estamparia de Metais – SINIEM, presidente da International Packaging Association e CEO da empresa Brasilata S/A Embalagens Metálicas