

OPINIÃO

Tributos na reciclagem: o desamparo anunciado dos catadores

Dinho Machado
CEO do Grupo Sygecom

Nos últimos tempos, debates associados à carga tributária na reciclagem se intensificaram, trazendo alertas sobre a clareza e o prazo de validade de decisões que afetam uma grande parcela de trabalhadores em nosso país. Ainda vivemos uma desconexão entre o desenho de políticas públicas para a reciclagem e a realidade de um ecossistema que é complexo, descentralizado e muito dependente de uma base informal de profissionais. Por isso, soluções para proteger os catadores precisam ser construídas com um olhar de longo prazo.

Se, hoje, a cadeia da reciclagem funciona em escala industrial, é porque milhares de brasileiros coletam, separam e vendem recicláveis, enquanto pequenos negócios, depósitos, cooperativas, recicladores e grandes indústrias dão destino a esse volume. Metade das entradas de materiais nessa cadeia vêm de pessoas físicas, de modo que a oferta de créditos tributários somente a pessoas jurídicas exclui uma parcela significativa de profissionais.

Recentemente, o Supremo Tribunal Federal (STF) emitiu uma decisão sobre os créditos de PIS/Cofins na reciclagem, válidos para materiais reciclá-

veis vendidos por pessoa jurídica formalizada. Ou seja, milhares de catadores autônomos haviam sido desconsiderados nesta suspensão de incidência tributária, o que causou uma comoção generalizada no setor.

Dias depois, o PL 1800/2021 passou na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, após muita mobilização entre nós, profissionais da reciclagem, para garantir votos na consulta pública. Por fim, o projeto foi sancionado pela Presidência da República no fim de abril e restabeleceu a isenção de PIS/Cofins na venda dos materiais, visando proteger o início da cadeia da reciclagem e as cooperativas. Foi um meio de corrigir o desequilíbrio gerado na decisão do STF; uma medida positiva, necessária e um alívio possível no curto prazo. Mas, ainda assim, insuficiente a partir do próximo ano.

Em 2027, com a próxima fase da Reforma Tributária, no momento em que a Contribuição Sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Sobre Bens e Serviços (IBS) entrarem em vigor, o projeto de lei deixará de funcionar e voltamos à estaca zero de dúvidas e inseguranças. Ainda não temos a solução definitiva para as pessoas físicas que trabalham de for-

ma independente e não estão inseridas no contexto de uma cooperativa. Uma frente que vinha se profissionalizando cada vez mais pode voltar a recorrer à informalidade como fator de sobrevivência quando não conseguir absorver os custos tributários nos preços dos materiais negociados.

O setor está depositando as esperanças na “PEC da Reciclagem”, que pode determinar a isenção de impostos para a reciclagem como um todo. É o mundo ideal, seguindo uma lógica que vemos e admiramos em outros países: se um produto já foi tributado na sua origem, ele não deve ser tributado novamente para poder ser reciclado. No entanto, não podemos apostar todas as fichas na aprovação desta PEC. Em cenários de suposições, voltamos repetidas vezes à mesma pergunta: como garantir mais segurança aos trabalhadores na base do ecossistema?

Novas regras tributárias não deveriam desorganizar o equilíbrio da rede interconectada da reciclagem e, sim, incrementar possibilidades de geração de renda, profissionalização do setor e aumento da oferta de matéria-prima reciclada. Via de regra, se diminuirmos a viabilidade para catadores autônomos atuarem, reduzimos os índices de co-

leta e geramos uma pressão ainda maior por matéria-prima virgem. Do ponto de vista social, a precarização gera o risco de abandono da atividade do catador, sendo a “pejotização” economicamente inviável para muitos.

Para o longo prazo, é imprescindível pensarmos, como setor e sociedade, em uma medida específica para a base do ecossistema, como a criação de um “MEI Catador”. A iniciativa poderia seguir os moldes do já existente MEI Caminhoneiro, com teto de faturamento mais adequado e mecanismos que permitam que a compra do material reciclável gere efeitos econômicos equivalentes ao crédito. O MEI atual, como regra, não gera crédito de PIS/Cofins, e, para muitos catadores, abrir empresa no Simples Nacional é custoso e inviável. Precisamos de formalização, sim, mas não podemos excluir ninguém.

Fato é que nenhuma solução será eficaz se não houver coordenação e diálogo. Não é possível construir uma política pública ouvindo apenas a indústria ou apenas cooperativas. O setor é amplo, heterogêneo e, muitas vezes, pouco mensurado. Sem dados consolidados e sem escuta ativa de todos os elos, qualquer proposta corre o risco de falhar na prática.



SYGECOM/DIVULGAÇÃO/JC



Do ponto de vista social, a precarização gera o risco de abandono da atividade do catador, sendo a “pejotização” economicamente inviável para muitos

Se acertarmos nas decisões tomadas, podemos fortalecer os pilares de uma economia mais inclusiva e circular. São medidas que precisam ser construídas com entendimento profundo da realidade da reciclagem e, daqui, seguimos dispostos a lutar por elas.

Sem trilhos, Brasil precisa de gestão de primeiro mundo para mover sua carga pelo asfalto

Paulo Raymundi
CEO da Gestran

O Brasil é um gigante continental que tenta se mover por um gargalo. É impossível olhar para o nosso mapa logístico sem sentir o peso de uma escolha histórica: abrimos mão dos trilhos para apostar tudo no asfalto. Enquanto os Estados Unidos operam sobre mais de 260 mil quilômetros de ferrovias e a Europa integra modais com precisão cirúrgica, o Brasil sobrevive com uma malha ferroviária de apenas 32 mil quilômetros.

Na prática, isso significa que a espinha dorsal da nossa economia, ou seja, 65% de tudo o que produzimos e consumimos, repousa sobre quatro ei-

xos e uma carroceria.

Neste cenário, o transporte rodoviário não é apenas um modal; é o nosso único caminho. E é justamente aqui que reside um contrassenso que acompanho de perto há anos: por sermos tão dependentes do caminhão, deveríamos ser os melhores do mundo em gerir frotas. Mas, infelizmente, a realidade ainda é pautada pelo imprevisto.

Diferentemente de um empresário americano ou europeu, o transportador brasileiro não tem amortecedores. Se um trem descarrila nos EUA, a carga é redirecionada. Se o frete marítimo sobe na Europa, a ferrovia absorve. No Brasil, quando um veículo para por manutenção mal planejada ou quebra em plena rodo-

via, a operação inteira entra em colapso. Não há trilhos para absorver o atraso.

Muitas vezes me perguntam por que empresas estrangeiras investem tanto em plataformas de gestão, telemetria e manutenção preditiva, mesmo tendo diversas opções logísticas à disposição. A resposta é simples: controle é prioridade estratégica. No Brasil, negligenciar a gestão de ativos chega a ser um risco existencial. Principalmente quando o preço do combustível bate recordes e o custo logístico devora mais de 12% do PIB. Não temos margem para o “desperdício silencioso”.

Não há mais espaço para tratar a gestão de frotas como um processo isolado. É preciso gerir,

extrair o máximo de performance de cada pneu, de cada litro de diesel e de cada real investido.

Isso só é possível quando abandonamos as planilhas manuais e os sistemas desconectados para abraçar uma gestão 360°. Falo de auditoria real de abastecimento, checklists rastreáveis que garantem segurança jurídica e, principalmente, a integração total entre a operação e o financeiro.

Afinal, ignorar a inteligência de dados na frota é aceitar custos mais altos, paradas não planejadas e a perda inevitável de competitividade.

A tendência global é clara: o futuro da logística não está apenas no motor, mas na inteligência. Se o Brasil quer competir de

igual para igual com as grandes economias, precisamos parar de tratar frotas como custo e passar a tratá-las como o ativo estratégico que elas são.



No Brasil, quando um veículo para por manutenção mal planejada ou quebra em plena rodovia, a operação inteira entra em colapso