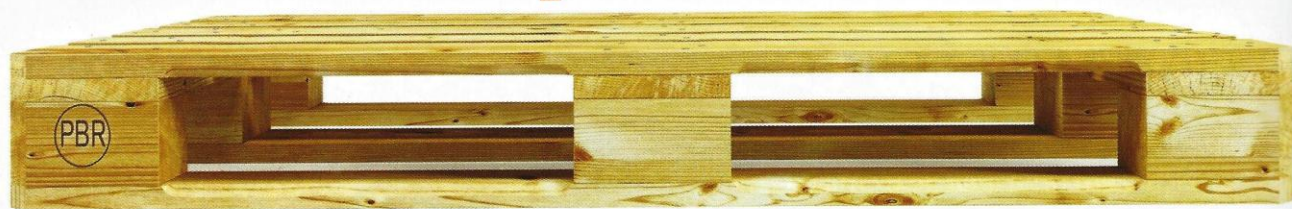




Parabéns para o palete



Há 25 anos o setor de logística se organizava para determinar um padrão nacional para os paletes, definindo suas características básicas e buscando estabelecer o intercâmbio do ativo entre as empresas atuantes em toda a cadeia

Desnecessário dizer que a logística vai muito além de simplesmente armazenar e transportar. Criar mecanismos e instrumentos para aprimorar cada vez mais os processos e buscar constantemente a excelência das operações estão entre os preceitos mais básicos da atividade. E a organização de qualquer setor obrigatoriamente exige certas padronizações. Definir normas, regras e modelos se torna ainda mais necessário em um mercado como o da logística, em que a cadeia completa envolve inúmeros players que precisam, obviamente, atuar de maneira harmoniosa. Foi para atender a essas necessidades que surgiu, em 1990, o Pallet Padrão Brasil, ou PBR, marca registrada pela Associação Brasileira de Supermer-

cados (Abrás) e que completa, em 2015, 25 anos de existência.

De acordo com o diretor da Vantine Logistics & Supply Chain Consulting, José Geraldo Vantine, que participou ativamente do processo de padronização do palete brasileiro, tudo começou em 1988, quando ele coordenava o Comitê de Logística da Abrás. “Nesse período, fiz uma série de viagens internacionais e tive a chance de participar de algumas reuniões em Genebra, na Suíça, durante a pré-instalação da União Europeia. Lá assisti a grandes debates a respeito de padrões e o tema paleta me chamou a atenção, até mesmo porque já era um assunto que eu estudava”. Ele conta que, na época, a Inglaterra trabalhava com um tipo de paleta e os países da Europa con-

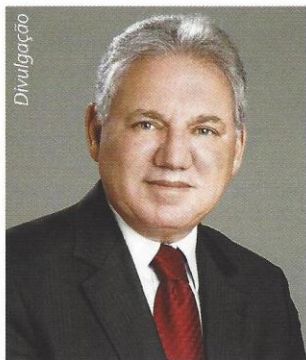
tinental utilizavam outros dois modelos diferentes. Para piorar, as empresas que atuavam no comércio exterior, lidando com mercados como o das Américas e da Ásia, manipulavam outras variedades de paletes. “Isso se transformou em uma verdadeira bagunça e ficou claro que o caminho a ser seguido, especialmente com a crescente globalização, era a padronização”, destaca o consultor.

O Brasil, é claro – ainda que guardadas as devidas proporções no quesito desenvolvimento logístico –, não poderia seguir na contramão. “Voltei para cá com essa ideia na cabeça e então iniciamos as discussões”, diz Vantine. Ele lembra que, além do suporte do então presidente da Abrás, Levy Nogueira, a novidade contava

com outros adeptos de peso. Apoiado por Paulo Lima, diretor de Distribuição do Grupo Pão de Açúcar, foi criado o Grupo de Estudos do Paleta de Distribuição (GPD). “Fomos incorporando novas entidades para discutir o tema, que até então era muito insipiente no Brasil. Eu trouxe a experiência internacional e debatemos o assunto com empresas muito fortes, como Unilever, Nestlé e o próprio Grupo Pão de Açúcar”. E o consultor faz questão de destacar que cada uma dessas companhias utilizava tipos de paletes diferentes.

Pool

Vantine explica que o cenário era de forte crescimento na utilização do paleta, com inúmeros modelos diferentes sendo aplicados nas operações, além do uso de madeira nobre para sua fabricação, o que resultava em um custo de compra elevado. Ele esclarece, porém, que apesar de o ativo já ser largamente utilizado, isso acontecia somente na atividade de armazenagem estática. O transporte ainda não se beneficiava da aplicação do paleta e da manipulação da carga com equipamentos de movimentação, como empilhadeiras. “Oito pessoas levavam duas horas para carregar ou descarregar um caminhão”, exemplifica. O gerente Comercial da Matra do Brasil, Valdir Zelenski, ressalta que a aplicação e a importância do paleta vão muito além da armazenagem. “Para muitos, ele é apenas um coadjuvante estocado em um canto do armazém. Entretanto, o paleta de madeira deve ser entendido como parte do sistema de produção, movimentação, armazenagem e distribuição de materiais. Ou



Divulgação

Vantine: umas das principais necessidades era que o paleta fosse intercambiável

seja, a base da logística”.

A proposta, portanto – e o caminho mais lógico e natural –, era que o paleta fosse incorporado à cadeia logística em sua totalidade, formando assim um ciclo, chamado de pool do paleta. “Nossa visão era holística. Queríamos estabelecer um padrão que se ajustasse ao mercado como um todo. Uma das principais necessidades era

que o paleta fosse intercambiável”, salienta Vantine. Segundo ele, o conceito era inspirado nas garrafas de cerveja e nos botijões de gás. “Esses itens já haviam passado pelo processo de padronização. Não importa a marca do seu gás, você pode trocar o botijão com qualquer empresa”.

Vantine conta que, de início, foram estudados 16 projetos, e nenhum deles tinha qualquer semelhança com a imensa variedade de paletes que o mercado já utilizava, mas isso não intimidou as empresas. “Elas sabiam que, com a padronização, teriam que fazer um investimento para substituir seus paletes, mas estavam comprometidas com isso”. A aderência a um novo modelo não era encarada como um problema ou uma dificuldade a ser enfrentada também porque, na década de 1990, a Abras reunia cerca de 5 mil supermercados, que somavam 35 mil lojas e eram responsáveis pela distribuição de cerca de 70% dos produtos de alimentação, higiene e limpeza consumidos em todo o Brasil.

Além do mais, a noção de intercambiabilidade era uma aliada. Quando ela acontecesse de forma plena, o investimento em novos paletes seria reduzido ao máximo, uma vez que o ciclo completo faria com que as unidades voltassem à sua origem, resul-

tando em uma necessidade mínima de compra de novos paletes, limitada a casos pontuais. O conceito funciona perfeitamente hoje em dia com os contêineres, em operações muito maiores e complexas, inclusive, envolvendo o comércio exterior entre países de todo o mundo.

Para garantir o sucesso do pool do paleta, o novo padrão estabelecido precisava possuir como características essenciais a durabilidade, para que a expectativa de vida útil permitisse a realização de inúmeras viagens, e a versatilidade, para que toda a cadeia produtiva e de logística pudesse utilizar o ativo em suas diferentes operações.

Padrão e certificação

O desenvolvimento dos protótipos para o novo paleta contou com o auxílio dos fabricantes Matra do Brasil e Canozo Madeiras. Além disso, a Abras contratou o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) para prestar o apoio técnico e científico



Divulgação

necessário, com ensaios laboratoriais e de campo, feitos em conjunto com a extinta transportadora Dom Vital. Feitos os testes, todo o grupo envolvido – gestores de logística das empresas, representantes das entidades, fabricantes de paletes e engenheiros e técnicos do IPT – chegou a um consenso quanto ao projeto final.

Nasceu então o Pallet Padrão Brasil, com 1 m x 1,2 m e capacidade para 1.200 kg, feito de madeira de reflorestamento de pinus e eucalipto, com quatro entradas espaçadas de forma a permitir a utilização de diferentes equipamentos de movimentação. Em adição a essas características gerais, inúmeros outros detalhes foram estabelecidos, como a densidade de massa das tábuas utilizadas, a resistência à flexão, o diâmetro máximo dos nós permitido, o ângulo de orientação das fibras, a coloração, as manchas, os odores e a umidade da madeira e os tipos de pregos utilizados para fixação. Um dos aspectos mais importantes era a definição do peso do pallet vazio – a massa máxima, a 15% de umidade da madeira, não pode ultrapassar 42 kg – para não sobrecarregar os veículos de transporte. A noção

desse valor sem grandes variações consiste, obviamente, em um poderoso instrumento para que os transportadores possam planejar melhor suas operações, mas a verdade é que a determinação de todas essas particularidades foi de suma importância até mesmo para a padronização dos implementos dos caminhões de uma maneira geral.

Delimitadas as propriedades do pallet nacional, identificou-se então a necessidade de garantir que todas as unidades fabricadas e utilizadas pelo mercado seguissem esse padrão, até mesmo como forma de assegurar que o ciclo do pallet se tornasse uma realidade de fato, já que diferentes tipos inseridos nas operações poderiam quebrar essa corrente. A Abras registrou então a marca PBR no Instituto Nacional de Propriedade Industrial (Inpi) e criou um sistema de certificação dos fabricantes de pallet. Para que acontecesse o credenciamento, o fabricante interessado tinha que

passar por uma bateria de testes e análises para só então assinar um contrato de uso da marca junto à Abras. A aderência foi grande e hoje a entidade conta com mais de 50 empresas em sua lista de fabricantes de pallet certificados.

Zelenski explica que o produto deve possuir identificações gravadas a fogo com a marca PBR, o mês e o

ano de produção e a sigla do fabricante. O executivo destaca ainda que o credenciamento assegura o compromisso da indústria do pallet com o meio ambiente. “A sustentabilidade está garantida pelo uso de madeira de reflorestamento, da intercambiabilidade e por tratar-se de um pallet retornável, com vida útil em torno de três anos”.

Fiscalização

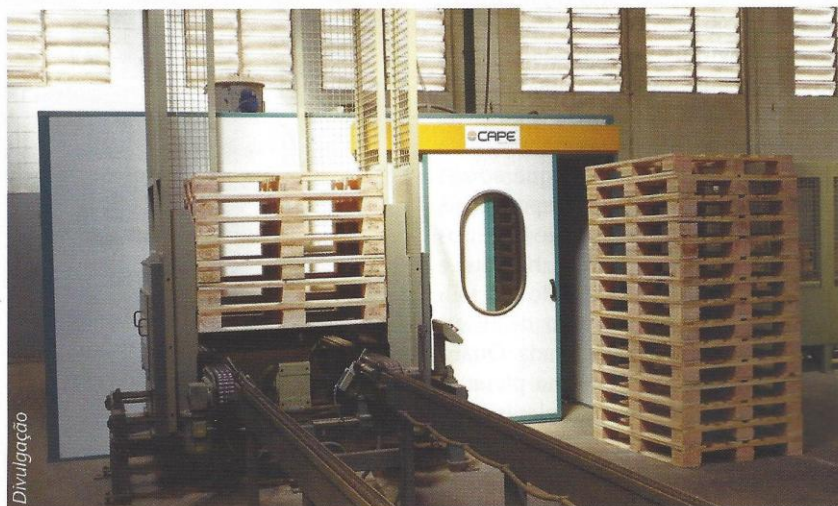
Apesar do sucesso da implantação da marca PBR no mercado nacional, Vantine revela que, 25 anos depois, alguns pontos ainda impedem que certos princípios idealizados à época sejam empreendidos de forma plena. “A intercambiabilidade é algo que não deu certo de verdade. Quando o varejo começou a crescer muito, esse conceito acabou falhando. As grandes redes de supermercados passaram a não investir elas mesmas na compra dos pallets. A transportadora chegava com um pallet e o supermercado dizia ‘não vou comprar um novo. Vou ficar com o seu’. E assim o ciclo do pallet não prosseguia”, explica.

Com o pool comprometido, novos problemas acabam surgindo. “Sem o ciclo, o controle fica muito difícil e



Divulgação

Zelenski: mercado está sendo contaminado pelo pallet pirata



Divulgação

começam até mesmo a sumir paletes, que são desviados para o mercado paralelo”, lamenta o consultor. Esse mercado, aliás, é outra complicação enfrentada pelos fabricantes de paletes brasileiros. Como já é de praxe no mercado nacional, os falsificadores buscam reproduzir o produto original em detalhes, utilizando inclusive a marca PBR sem aprovação. Mas para que a pirataria de paletes valha a pena, assim como em todo e qualquer mercado paralelo, a qualidade do produto fica sempre muito abaixo do original, o que pode até mesmo comprometer as operações. “A espessura e o nível da madeira utilizada, por exemplo, são muito importantes. Muitas empresas se arriscam usando os paletes piratas. Quando acontecer algum acidente grave talvez elas se deem conta do tamanho do erro que estão cometendo”, observa Vantine.

“Atualmente, podemos afirmar que 80% das operações com paletes no Brasil são executadas com o PBR”, indica Zelenski. “Mas infelizmente nos últimos anos fomos contaminados pelo ‘jeitinho brasileiro’ que, em busca de redução de custos, introduziu no mercado o pallet pirata, fabricado por empresas não credenciadas, além do comércio de paletes usados, desviados do curso normal”. A Associação Brasileira dos Fabricantes de Paletes PBR (Abrapal) promove inclusive uma campanha nesse sentido, alertando as empresas para que se atentem à venda de paletes usados. “Não pague novamente pelo que já é seu”, adverte a entidade, remetendo ao pool do pallet.

“Esse é um problema muito sério, pois o principal objetivo do pallet PBR é justamente a intercambiabilidade entre as empresas, que trocam os paletes em suas operações. Portanto entende-se que todo pallet PBR tem um dono e que não deveria haver um mercado de paletes

usados”, relata Zelenski. “Chega-se à conclusão de que, ao comprar um pallet usado, o comprador pode estar readquirindo o seu próprio produto e incentivando ainda mais a prática de desvio de paletes do seu ciclo normal”, completa o executivo. “Com relação ao comércio de pallet pirata, a redução de custos é totalmente enganosa, porque na verdade o comprador está adquirindo paletes com um volume cúbico de madeiras menor e que, na maioria das vezes, custam mais caro por metro cúbico do que um PBR produzido dentro das especificações”, prossegue.

Vantine concorda e acrescenta que tentar pagar um pouco menos no mercado paralelo por um produto de qualidade duvidosa e que não possui qualquer respaldo de uma indústria séria chega a ser burrice. “Além de ser ilegal, é claro. Infelizmente, o pallet pirata já está muito diluído no mercado, tanto na quantidade de fabricantes quanto de usuários. E são as grandes empresas que determinam isso. São elas que precisam respeitar a utilização do pallet de origem certificada”. Para que esse problema seja sanado, o consultor acredita que a Abras precisa passar a exercer com mais propriedade seu direito de fiscalização e de aplicação de multas pelo uso indevido da marca PBR. “Isso prejudica o tão sonhado pool do pallet também. É como ter uma nota falsa nas mãos. Você pode até conseguir passar para a frente, mas uma hora alguém não vai aceitar. Não tem como um produto pirata circular por muito tempo em um esquema de troca”, completa. ●

Fernando Fischer

Abrapal: (11) 3255-8566

Abras: (11) 3838-4500

IPT: (11) 3767-4000

Matra do Brasil: (11) 4648-6120

Vantine Logistics: (11) 3598-1200

TOPICO

**Reduza custos em sua
armazenagem com uma
solução ágil e flexível.**



Alugue os Galpões TÓPICO

- Galpões com montagem extremamente rápida;
- Dispensam fundação, eliminando drasticamente custos de construção;
- Galpões com estruturas modulares: amplie ou reduza conforme necessidade;
- Disponíveis em lona ou zinco;
- Alugue pelo tempo que precisar;
- 35 anos no mercado, atendimento e pós vendas regionalizados.

**ENTRE EM CONTATO E SAIBA TUDO
o que a Tópico pode fazer por você.**



flexibilidade



agilidade



baixo custo

TOPICO.COM.BR | +55 11 2344.1200