

Journal da LOGÍSTICA

ANO II - Nº 15 - SET/OUT 1992

DANIEL VENEZIANI
R. MARCONDES SALGADO, 65 APTD. 6
12245- S. J. DOS CAMPOS - SP

O caos da distribuição urbana

A Associação Brasileira de Supermercados (Abrás), depois de definir um modelo de paleta padrão, dedica-se agora a uma outra batalha de porte - levantar os problemas da distribuição urbana e tentar, numa ação conjunta com várias entidades, encontrar soluções para uma questão que aflige embarcadores, transportadores e recebedores de carga. Para isso, a Abrás, que representa setor responsável pela movimentação de mais de 70% da produção de bens de consumo do País, criou o Comitê de Distribuição Urbana, que se reúne mensalmente. **Página 4**



Como a Avon mantém sua presença em todo o Brasil

Como a Avon Cosméticos, empresa cuja linha de produtos reúne mais de 900 itens, consegue realizar sua distribuição por todo - mas todo mesmo - o Brasil? A resposta para essa pergunta é fácil de ser encontrado: a organização coloca a formidável estrutura de sua distribuição nacional porta-a-porta, sob o guarda-chuva da Logística. Por isso, ela se diferencia da concorrência. **Página 8**

A Logística foi um dos pontos altos da 26ª Convenção Anual da Associação Brasileira de Supermercados, realizada no Rio Centro, entre 20 e 23 de setembro.

J. G. Vantine, diretor-geral da Vantine & Associados, falou sobre "Parceria de Resultados e a Eficácia dos Lucros".

Vantine disse em sua palestra que a parceria ainda não é uma estratégia adotada pelos supermercados. Para o consultor, os supermercados têm se desenvolvido pela atuação de homens que tiveram talento e tino comercial muito acentuado, mas na verdade, daqui para frente, é tempo de considerar que junto com a arte e o talento deve-se também agregar a ciência e a técnica.

Na opinião de J. G. Vantine, a única parceria existente entre a indústria de produtos de consumo e os supermercados é a parceria comercial, que ele coloca entre aspas, "pois na verdade não é uma parceria, é uma disputa".

Vantine considerou essa situação muito ruim, pois em nenhuma atividade econômica existe tanta interdependência como entre a indústria e o varejo.

QUALIDADE - A Vantine & Associados realizou em setembro

o seminário Qualidade e Produtividade em Logística, que abordou os seguintes aspectos: princípios, técnicas e evolução da qualidade; qualidade de serviços e atendimento ao consumidor; processos logísticos na administração moderna; e implementação da qualidade e produtividade em Logística.

Os responsáveis pelas palestras foram Nicholas John Anderson, gerente de Operações e Distribuição da Alcoa, J. G. Vantine, diretor-geral da Vantine & Associados e Eduardo Mariath, consultor sênior e diretor da Vantine & Associados.

Além das palestras, houve apresentação de "cases". Pedro Francisco Moreira, gerente de Projetos da Vantine & Associados, falou sobre a revolução dos serviços dentro da estratégia de qualidade de algumas empresas mundiais, que superaram as concorrentes no acirrado mercado global. Citou os casos da Scandinavian Airlines, British Airways e UPS. Ele citou empresas brasileiras preocupadas com o atendimento a clientes.

Georges Fassolas, gerente de Materiais da IBM, e Marcelo Pujol, assessor de Distribuição e Logística da Tubos e Conexões Tigre, abordaram temas relacionados as suas empresas. ■



A distribuição urbana em pauta

J. G. Vantine

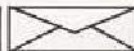
Esta décima quinta edição do JORNAL DA LOGÍSTICA discute a distribuição urbana, um tema muito importante e ainda sem as soluções que seriam necessárias para resolver seus graves problemas. Para abordar o assunto, o JL debruçou-se sobre o Comitê de Distribuição Urbana criado pela Associação Brasileira dos Supermercados (Abrás), que resolveu esmiuçar a questão em todos os seus aspectos.

O JL tem muito mais. Desta vez, foi ver como funciona a Logística da Avon, maior empresa de cosméticos do mundo, que no Brasil possui 2 mil empregados, fabrica mais de 900 produtos e chega a todos os cantos do País.

Falamos ainda neste número de paletização, do congresso da Abrás e de qualidade.

Boa Leitura.

CARTAS



■ Modernidade

Quero cumprimentar o JL, que vem conquistando a passos largos o respeito e a confiança de todos os envolvidos no setor. Veículo descompromissado e isento de quaisquer opiniões, a não ser as que traduzam exclusivamente a busca da modernidade para as empresas e profissionais que vivem a questão da Logística, mantendo sempre um alto nível técnico.

L. C. Fontes
Presidente da Ímola Transportes
São Paulo - SP

■ Frota própria

O JL é indubitavelmente um excelente veículo de divulgação e troca de experiências de profissionais do setor. Sugerimos que num dos próximos números seja tratado o tema "Frota Própria na Indústria Multinacional de Alimentos - Retorno com Carga de Terceiros".

Walter Bugelli Filho
Gerente de Distribuição e Logística
Pepsico & Cia
São Paulo - SP

EXPEDIENTE

Diretor Responsável:
J. G. Vantine
Diretor de Redação:
Fernando Leal - MTB 13.426
Serviços Editoriais:
Texto a Rigor

Periodicidade: Bimestral
O JORNAL DA LOGÍSTICA é uma publicação da Edilog - Serviços Editoriais S/C Ltda, rua Cônego Eugênio Leite, 97, SP, Telefone: 853-5444, Fax: 64-9733.

Opiniões emitidas em artigos assinados não representam, necessariamente, a posição da publicação.

Não é permitida a reprodução de artigos ou reportagens, em parte ou no todo, sem a prévia autorização do Editor.

Coordenação Técnica



O QUE É SISTEMA SPED?

O Sistema SPED nasce para fazer do palete o elemento de interface da distribuição física nacional. Dentro desta nova visão, o palete não pode mais estar associado apenas à estocagem de materiais.

Ao ampliar seu horizonte de utilização, a SPED possibilita a transferência de mercadorias paletizadas dentro de todo o ciclo logístico.

Redução no tempo de carga e descarga de veículos, redução da movimentação de mercadorias, eficiência na coordenação origem-destino, otimização da ocupação volumétrica de veículos e depósitos, facilidade de localização e acesso aos produtos estocados, são algumas das inúmeras vantagens operacionais proporcionadas pela paletização.

Neste contexto, o Sistema SPED origina-se na viabilização destas vantagens para a sua empresa, através da intercambiabilidade de paletes.

Além do Palete, o Sistema SPED, oferece toda a administração, controle e suporte operacional necessários desde a entrega na sua empresa, até a coleta do palete no último cliente de seu ciclo de distribuição.

Adotando o Sistema SPED, sua empresa deixa de comprar paletes e passa a adquirir um serviço racional, inteligente e ágil, eliminando a necessidade de imobilizar capital, canalizando estes recursos para as atividades produtivas.



Sistema Paletizado de Expedição e Distribuição Ltda.

R. Tapajós, 85 - Tel: (011) 228-9019 - Fax: (011) 228-4874 - CEP: 01107 - Ponte Pequena - São Paulo - S.P.

O nó da distribuição urbana

A partir deste número, o JORNAL DA LOGÍSTICA começa a discutir um tema de importância crucial para transportadores, embarcadores, distribuidores (em especial os supermercados) e a sociedade como um todo: a distribuição urbana. A Associação Brasileira dos Supermercados (Abrás), que representa um setor responsável pela distribuição de mais de 70% da produção de consumo do País, criou o Comitê de Distribuição Urbana (CDU) para discutir a questão.

Coordenado por J. G. Vantine, assessor de Logística da Abrás, o CDU quer levantar a realidade atual em todos os seus aspectos, para em seguida chegar a soluções.

"Estamos fazendo um amplo diagnóstico para chegarmos à fase de propor soluções. Nesta, vamos inclusive utilizar a experiência dos países desenvolvidos" - explica Vantine.

O Comitê de Distribuição Urbana da Abrás reúne as seguintes entidades: Associação Brasileira da Indústria de Alimentação (Abia), Associação Brasileira dos Atacadistas e Distribuidores (Abad), Associação Brasileira dos Produtos de Limpeza e Afins (Abipla), Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas (NTC), Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo (Setcesp), Sindicato do Comércio Varejista de Gêneros Alimentícios do Estado de São Paulo (Sincovaga), Associação Paulista de Supermercados (Apas), Associação dos Distribuidores de Cervejas do Estado de São Paulo (Adicerve) e Associação Brasileira dos Supermercados (Abrás).

Nesta edição, o JL ouviu Nancy Reis Schneider, superintendente de Planejamento da Companhia de Engenharia de Tráfego, e L. C.



A solução da distribuição passa por veículos adequados

Fontes, presidente da Ímola Transportes, que dirige a Comissão de Entregas Urbanas do Setcesp. O tema terá seqüência no próximo número.

O empresário L. C. Fontes, da Comissão de Entregas Urbanas do Setcesp, luta para que as entregas para grandes supermercados e atacadistas da Grande São Paulo seja feita à noite, como forma de reduzir o tempo de entrega e melhorar o trânsito. Para detectar os reais problemas da distribuição urbana, L. C. Fontes montou esquema de acompanhamento não só dos veículos de sua empresa, mas também de outras organizações, cronometrando suas paradas, tempo no trânsito e em engarrafamentos e analisando seu trajeto. "Creio que assim se possa ir fundo nas questões de ordem prática do transporte urbano" - explica Fontes.

Na opinião de Fontes, os problemas da Distribuição Urbana passam por três níveis diferentes: autoridades federais, estaduais e municipais; transportadores; e os embarcadores e destinatários.

Com relação às autoridades,

Fontes diz que uma maior preocupação com o sistema logístico das grandes cidades brasileiras é de fundamental importância para que se mude o quadro caótico atual. Se obras como viadutos, túneis e passarelas são indispensáveis para o equacionamento do trânsito, não se pode esquecer de providências menos onerosas, mas nem



Fontes: tarefa muito difícil

por isso pouco importantes.

Fontes refere-se à criação de bolsões exclusivos para veículos de carga, campanhas educativas, policiamento preventivo e orientador, concessão de alvarás a estabelecimentos que gerem fluxo de veículos, verbas para a aquisição de equipamentos (inclusive helicópteros) para socorro a acidentes e criação de camelódromos onde houver grande concentração de ambulantes, entre outros aspectos que não podem passar despercebidos no dimensionamento do trânsito em centros urbanos.

O empresário cita um outro grave transtorno, a sazonalidade do volume de carga transportado, maior no final do mês. "As transportadoras, por esse motivo, encontram dificuldades, pois não conseguem estabilizar seu quadro de funcionários operacionais e sua frota, tendo que apelar para o uso de chapas e autônomos durante os picos de carga" - aponta.

ENTREGA NOTURNA - Fontes acredita que a demora nas entregas para lojas de grandes supermercados justifica o estabelecimento de parceria entre transportadoras, autoridades, destinatários e embarcadores para que se implante definitivamente a entrega noturna. "Estaria-se melhorando o trânsito durante o dia, com os supermercados, de quebra, obtendo inúmeras vantagens, entre elas, a reposição de gôndolas em horários onde o estabelecimento está fechado ao público e maior área de estacionamento a clientes".

Na opinião de Fontes, as empresas embarcadoras e as recebedoras, por outro lado, podem contribuir bastante para que se chegue a um sistema mais dinâmico e econômico. "Os embarcadores devem dar total prioridade às cargas de curta distância, para que estas possam ser manipuladas e entre-



Sem instalações planejadas, problema continua grave

gues no mesmo dia. Uma maior constância no fluxo da carga poderia beneficiar o sistema logístico do município. Já os recebedores de carga deveriam contar com docas cobertas e separadas para a recepção de cargas específicas, além de pessoal treinado, paletes e outros equipamentos em quantidades suficientes. Seria preciso, ainda, maior agilidade na conferência da papelada. Sem isso tudo será impossível uma otimização e racionalização das operações".

VEÍCULO IDEAL - Para o presidente da Comissão de Entregas Urbanas do Setcesp, o desenvolvimento do veículo ideal para operações urbanas ainda está por vir. E o caminho para isso está na troca de experiência entre os transportadores e a indústria automobilística. Trata-se, segundo ele, de uma busca urgente. "Esse veículo deverá ter características estritamente urbanas, envolvendo altura do solo, portas pantográficas, visibilidade, acesso à carga pelo interior do veículo, preço compatível e até preocupação com combustíveis menos poluentes".

Fontes acha que a padronização do palete deve envolver outras questões ligadas a ele, como a pa-

dronização dos volumes e das identificações. "Etiquetas, código de produto, código de barras não podem ser vistos à parte, pois fazem parte de um todo, que é o processo logístico" - argumenta.

PERDA NACIONAL - O problema da distribuição urbana é um mal nacional, diz Fontes. "O País perde duas vezes: perde dinheiro e perde com a queda constante da qualidade de vida da população".

A arquiteta Nancy Schneider, superintendente de Planejamento da Companhia de Engenharia de Tráfego diz que a expansão rápida e desordenada da cidade acarretou deficiências estruturais na rede viária, que apresenta descontinuidades físicas, carência de ligações, capacidades insuficientes e conflitos entre os diferentes modos de transporte individual, coletivo ou de carga.

Por outro lado, a frota de veículos da cidade aumenta a cada dia, tornando cada vez mais escasso o espaço viário, principalmente junto aos sub-centros regionais, para atender a demanda crescente de veículos.

"Essa realidade mostra a ne-

cessidade da participação de todos os segmentos da sociedade na viabilização da cidade, pois não há como todos ocuparem o mesmo espaço urbano simultaneamente" - diz.

A distribuição e coleta de mercadorias em São Paulo tem sido uma preocupação constante do governo municipal que vem investindo em estudos e projetos no sentido de procurar soluções aos conflitos gerados pelas relações trânsito x uso do solo.

Atualmente, segundo Nancy Schneider, a CET vem desenvolvendo estudos relacionados ao equacionamento do processo do abastecimento da cidade, procurando verificar a existência de soluções que permitam ao caminhão efetuar seus serviços de forma compatibilizada com as carências do sistema viário.

Para a superintendente de Planejamento da CET, dos problemas

da distribuição e coleta de mercadorias relacionados à utilização do sistema viário, pode-se destacar:

- Saturação dos níveis de serviço do Sistema Viário Principal, notadamente nos horários de pico, onde é fundamental a garantia de fluidez dos deslocamentos vinculados às atividades em produção.

- Intensificação do setor terciário em áreas com problemas de infra-estrutura viária.

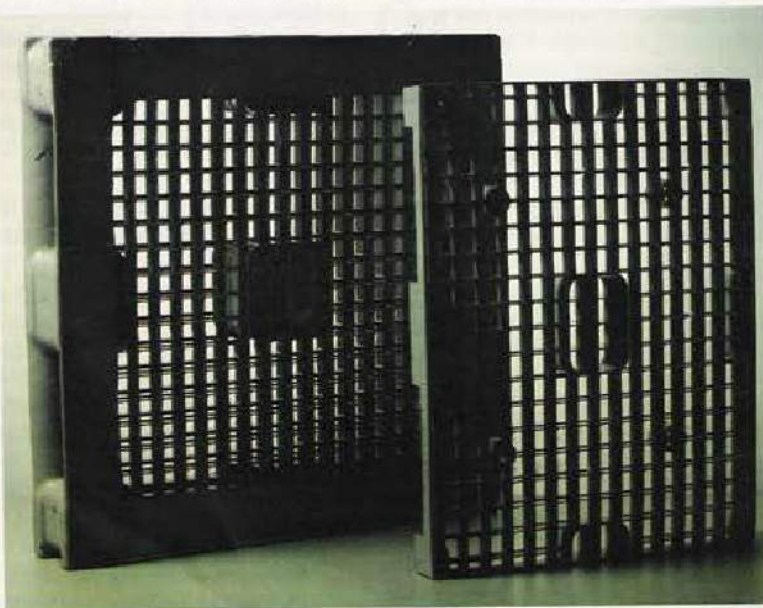
- Deficiência de espaços específicos para carga e descarga nos estabelecimentos, que para isso utilizam-se da via pública.

- Falta de organização dos setores envolvidos: produtor, transportador e distribuidor quanto à programação da movimentação de mercadorias. "Tal fato, admitido pelos próprios envolvidos, gera tempos excessivos na realização das operações de carga e descarga e na utilização do leito viário" - explica Nancy.

Segundo ela, as soluções possíveis para os problemas destacados, face a carência de recursos do setor público, deverão ter um caráter conciliador entre as necessidades de cada atividade urbana. Assim, explica a técnica, é muito importante a conscientização e o interesse dos setores envolvidos de organizar a distribuição urbana de modo global, racionalizando os procedimentos operacionais, gerenciais e comerciais, utilizando processos modernos no equacionamento aos problemas verificados.

Ela também defende a racionalização do uso da infra-estrutura viária da cidade, utilizando-a em horários onde não há carregamento excessivo. "Isso mostra-se de vital importância, pois representa a maximização da utilização de equipamentos urbanos já instalados, sem a necessidade de haver investimentos públicos". ■

NA BASE DOS ESTOQUES



Os paletes e estrados industriais Goyana são fabricados em polietileno de alta densidade, com a mais avançada tecnologia.

O estrado industrial é ideal para preparação de áreas de estocagem em armazens, câmaras frigoríficas, carrocerias fechadas, protegendo os estoques contra a umidade e o mofo. Disponíveis em 2 tamanhos: 95,0 x 75,0 x 8,2 cm e 80,3 x 80,3 x 8,2 cm.

O palete é adequado para movimentação e estocagem dos mais variados produtos. São leves com peso permanente, pois não retêm umidade não lascam, não soltam farpas, dispensando manutenção. Higiênicos e com o dobro de vida útil dos modelos em madeira, suportam baixas temperaturas (-10°C ou -15°C). Disponíveis em 2 tamanhos: 1,05 x 1,05m e 1,00 x 1,20 m

Paletes e Estrados Goyana, a solução ideal na base dos estoques

Central de Atendimento
Fone: DDG 0800 11 44 22 - Para todo o Brasil
Caixa Postal 11715 - CEP 05090-970 - São Paulo - SP

goyana®
QUALIDADE MAIOR

LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA SÃO HOJE ÁREAS DE EXTREMA IMPORTÂNCIA PARA O SUCESSO DE UMA EMPRESA. UMA ESTRUTURA INEFICIENTE PODE GERAR ATRASO DE ENTREGAS, PRORROGAÇÃO DE DUPLICATAS, ESTOQUES MAL CONTROLADOS E UMA TRÁGICA CONSEQÜÊNCIA COM TUDO ISSO: PERDA DE CLIENTES E DE DINHEIRO. JÁ UMA ESTRUTURA PROFISSIONAL PODE FUNCIONAR COMO UMA VERDADEIRA ALAVANCA DE VENDAS. E AGORA VOCÊ PODE USUFRUIR DE UMA ESTRUTURA PERFEITA EM LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA SEM TER QUE INVESTIR UM CAMINHÃO DE DINHEIRO. A DDF, UMA EMPRESA



LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA. VOCÊ PODE ESTAR PERDENDO CLIENTES E DINHEIRO COM ISSO.

DO GRUPO PHILIPS, PRESTA SERVIÇOS DE LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA MODULADOS DE FORMA A ATENDER ÀS NECESSIDADES DE QUALQUER TIPO E TAMANHO DE EMPRESA INDUSTRIAL OU COMERCIAL. VOCÊ PODE CONTAR COM ASSESSORIA E UM SISTEMA DE DISTRIBUIÇÃO FÍSICA QUE PERMITE UM TOTAL CONTROLE DE SUAS MERCADORIAS DESDE O FINAL DA LINHA DE PRODUÇÃO ATÉ A ENTREGA AOS SEUS CLIENTES. A DDF POSSUI DEPÓSITOS EM SÃO PAULO, RECIFE E MANAUS EM UMA ÁREA CONSTRUÍDA DE 50.000m² COM CAPACIDADE DE ARMAZENAGEM COM MAIS DE 40.000 PALETES. APOIANDO TODO ESTE SERVIÇO, A DDF TEM UM COMPLETO SISTEMA DE INFORMAÇÕES COMPUTADORIZADO (ON-LINE) QUE PROPORCIONA AOS SEUS CLIENTES UM GERENCIAMENTO GLOBAL DE TODO O PRO-



CESSO DE LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO FÍSICA. AGORA QUE VOCÊ CONHECE UM POUCO DE TUDO O QUE A DDF PODE OFERECER JÁ SABE O QUE ESTÁ PERDENDO.

DDF
Logística e
Distribuição Física

São Paulo - Tels.: (011) 964-1005/964-1014/964-1211 • Recife - Tel.: (081) 545-2076 • Manaus - Tel.: (092) 652-2211

A Logística da Avon Cosméticos

A Avon Cosméticos Limitada, maior empresa de cosméticos do mundo, chegou ao Brasil há 25 anos e nesse período conseguiu espalhar-se por todo o território nacional. Os números da empresa são grandiosos: no total, a Avon possui linha de produtos superior a 900 produtos, que vão dos cosméticos à bijuterias e lingerie. O sucesso da Avon tem muito a ver com sua Logística e Distribuição, ágil e competente para administrar, além da quantidade enorme de itens que produz, o imenso time de representantes e os 30 depósitos que possui no Brasil. A empresa está instalada no bairro paulistano de Interlagos, onde ocupa 122 mil metros quadrados, metade deles em área construída. Possui ao todo dois mil empregados. Para mostrar o que é como funciona a Logística da organização, o JORNAL DA LOGÍSTICA foi ouvir Magno Raimundo Dutra, gerente de Transportes e Distribuição, que concedeu a seguinte entrevista:

Qual é, na opinião da empresa, a importância da Logística?

Fundamental, pois é através dela que estruturamos o sistema de distribuição e operacionalizamos a gestão dos nossos negócios.

Como esse setor está estruturado?

Está estruturada através de um Calendário referencial com definições de períodos operacionais do sistema Logístico, envolvendo schedules de vendas, suprimentos, manufatura e distribuição.

Na prática, como funciona?

Funciona através da operacionalização dos sistemas de suprimentos, manufatura e distribuição door-to-door.

Qual a importância estraté-



A fábrica da Avon Cosméticos, em Interlagos, São Paulo: 122 mil m²

gica da Logística Avon?

Ela representa a vantagem competitiva que nos diferencia no mercado. Nós vendemos porta-a-porta e distribuímos porta-a-porta.

Como a empresa administra o seu transporte?

Existem duas operações: Transporte Primário e Distribuição. A primeira consiste em suprir os diversos terminais de distribuição em todo o Brasil (30 ao todo), enquanto a segunda operação, funciona com cada terminal de distribuição, recebendo um plano operacional (Calendário), onde suas atividades ligadas à distribuição são definidas com fluxo de trabalho uniforme e balanceado, para cada período anual.

Em que medida o sucesso da Avon depende de seu sistema logístico?

Ela é quem determina a ex-

celência dos serviços prestados (vendidos) ao cliente, sendo crucial na gestão dos negócios.

Como a empresa encara seu setor de movimentação e armazenagem?

Existem duas logísticas principais no sistema Logístico global. A Interna, onde as prioridades estão voltadas para a movimentação de materiais, manufatura e desova de estoques no atendimento das vendas, e a Logística Externa, na qual as prioridades de atendimento das Vendas são segmentadas através de cada micro-mercado geradores de vendas.



A empresa dá importância ao atendimento à cliente?

O atendimento à cliente é fundamental no relacionamento de negócios. Faz parte da visão estratégica na abordagem de mercado.

A Avon se utiliza do Palete Padrão Brasil?

Usamos o palete 1,00 x 1,20 m, em razão dos sistemas de armazenagem e movimentação de materiais, principalmente devido configuração de esteiras, linhas de produção, definições de uso dos espaços e configuração de embalagens.



Magno Raimundo Dutra: êxito da distribuição depende da Logística

HISTÓRIA

A Avon surgiu nos Estados Unidos em 1886, quando o vendedor de livros David McConnel, descobriu que os perfumes dados por ele de brinde aos seus clientes de Manhattan, Nova Iorque, faziam mais sucessos que os livros vendidos. Depois disso, McConnel só teve de buscar uma antiga colaboradora, Florence Albee - orientada por ele, Florence implantou um sistema típico e pioneiro, contratando promotoras de vendas, que passaram a promover a venda dos produtos a donas-de-casa.

Estas, motivadas, decidiram exercer uma atividade comercial independente e lucrativa, oferecendo os produtos de porta em porta, comunicando-se diretamente com o público consumidor. Estava montado o império Avon, hoje presente em mais de 30 países.

A bijouteria fina foi acrescentada à linha de produtos em 1971, e oito anos depois, em 1979, a empresa adquiriu a famosa joalheria Tiffany, localizada na Quinta Avenida de Nova Iorque.

Na sequência, vieram, através do sistema de mala direta, roupas femininas, masculinas e assinaturas de uma vasta gama de revistas publicadas nos Estados Unidos.

NO BRASIL - Um pequeno escritório na rua Boa Vista, no Centro de São Paulo, marcou o

início das atividades da Avon no Brasil, em 1958. Havia, então, 22 funcionários planejando o funcionamento da empresa, que começou suas atividades de fabricação e venda no ano seguinte.

A fábrica e os escritórios funcionavam na avenida João Dias, em Santo Amaro, em uma área audaciosamente grande para quem estava iniciando suas operações: 500 metros de comprimento e 50 metros de largura.

Os produtos Avon eram, então, comercializados tão somente no eixo Rio-São Paulo. Mas pouco tempo se passou até que as vendas tivessem se estendido, também, ao interior, ao Estado de Minas Gerais e, em seguida, a todo o Sul do País.

As instalações da avenida João Dias já não mais atendiam à demanda da produção e em 1970 foi inaugurada a nova fábrica, na avenida Interlagos, em área de pouco mais de 100 mil metros quadrados. Os escritórios a acompanharam em 1976 e, dois anos depois, foram anexados mais 22 mil metros quadrados. Os números tornaram-se expressivos: um total de 122.380 metros quadrados, sendo 64 mil de área construída.

Nos primeiros anos da década de 70, as vendas dos produtos Avon haviam alcançado as revendedoras em todos os Estados bra-

sileiros, inclusive os territórios de Roraima e Amapá, em 1976. A essa altura, todo o Brasil conhecia, através das revendedoras, a marca Avon, consolidando, assim, sua presença no mercado nacional de cosméticos.

No início das atividades da Avon americana, no final do século passado, Florence Albee apresentou às senhoras da cidade de Winchester, nos Estados Unidos, algumas fragâncias que eram, na realidade, toda sua linha de produtos. Hoje, no Brasil, essa linha é composta por mais de 900 produtos.

A cada ano, esse número vem crescendo para atender às exigências das revendedoras, do público consumidor e acompanhar o desenvolvimento científico e tecnológico do setor. São dezenas de colônias, talcos, cremes, loções, shampoos, desodorantes, cosméticos, produtos masculinos e infantis.

A Avon brasileira sempre se preocupou com o desenvolvimento da economia nacional, principalmente por estar voltada à aquisição de materiais, equipamentos, transporte e serviços disponíveis em nosso mercado. Outra preocupação da Avon foi a criação de programa de redução de consumo de matéria prima importada - em menos de um ano, o índice de importação caiu 50%. ■

PBR, seriedade e eficiência

Dois anos depois de ter sido concluído, o projeto do Paleta Padrão Brasil é um sucesso, não só pela seriedade com que foi tocado, mas também pelos números de mercado. A gigante Nestlé, por exemplo, já conta com 25 mil paletes do tipo padrão, com excelente grau de utilização. A Associação Brasileira de Supermercados (Abrás) faz um trabalho histórico, pois também está prevendo e antecipando o futuro - na Europa, há discussão sobre as dimensões 0.80m x 1.20 e 1m x 1.20, enquanto nos Estados Unidos, o Food Market Institute criou um comitê de paletização para estudar o formato do paleta.

A Associação Brasileira dos Supermercados (Abrás), que representa um setor que distribui entre 70 e 75% da produção de bens de consumo do Brasil, resolveu, em 1988 montar o Grupo Paleta de Distribuição (GPD), para começar a estudar esse problema do ponto de vista dos supermercados, para que passasse existir uma moeda única entre os seus fornecedores.

O GPD teve uma visão sistêmica e convidou para participar dos trabalhos diversas associações com interesse direto no projeto. O Grupo Paleta de Distribuição também optou por não trabalhar com finalidade normativa, porque na verdade pretendia estabelecer um critério para usuários, não uma norma brasileira de paletização.

Foi por essa razão que se escolheu o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), através de sua Divisão Madeiras, para acompanhar os trabalhos, através de um acordo firmado com a Abrás.

O trabalho do GPD se deu através do desenvolvimento de estudos, levantamentos e simulações. Ao todo, foram elaborados 16 desenhos diferentes de paletes, que

foram exaustivamente testados em campo e em laboratório.

Apesar de em nenhum momento o GPD ter tido como proposta desenvolver o paleta único para todo o sistema de distribuição nacional, o esforço concentrado foi tão grande e a seriedade tamanha que o grupo estudou o paleta europeu, através da Associação de Logística da França e da Associação Francesa de Normas, e o paleta americano, por meio do Food Mar-



ket Institute, o FMI.

Além disso, vasculhou-se em profundidade a norma DIN e a norma ISO. Não existe no mundo norma de paleta de usuário tão completa como a da Abrás.

O Grupo Paleta de Distribuição, por outro lado, discutiu profundamente todos os detalhes da configuração final do paleta, com ampla participação - nunca as reuniões apresentaram participação inferior a 40 pessoas.

Definido o modelo 1m x 1,20m, com quadro entradas em bloco, o GPD foi extinto e em seu lugar surgiu o Comitê Permanente de Paletização, a quem compete divulgar a utilização do paleta, analisar propostas de alterações da norma e também a fiscalização dos fabricantes.

Estes, para conseguirem a autorização para produzir o Paleta Padrão Brasil, passam por uma verdadeira maratona de qualificação, desde o envio de vários do-

cumentos até uma vistoria do IPT e o teste do equipamento que querem produzir.

O CPP é formado por nove entidades: Associação Brasileira das Indústrias de Alimentos, Associação Brasileira de Produtos de Limpeza e Afins, Associação Brasileira das Indústrias Automáticas de Vidro, Associação Brasileira dos Produtores de Embalagem de Madeira, Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, Associação Brasileira dos Produtores de Madeira, Instituto de Pesquisas Tecnológicas e Associação Nacional das Empresas Transportadoras Rodoviárias de Cargas, além da Abrás.

O horizonte da Abrás é amplo e há mais de ano, juntamente com a Câmara Argentina de Supermercados e a Associação Argentina de Logística está discutindo o estabelecimento de padrão único para Brasil e Argentina.

No início de outubro de 1992, J. G. Vantine, presidente do CPP, esteve em Buenos Aires para participar de reunião plena em que se decidiu a criação do Comitê Permanente de Paletização.

Hoje, quatro anos depois do início dos trabalhos, o avanço foi considerável. Tanto que o Comitê Permanente de Paletização já expediu parecer favorável para que 11 empresas fabriquem o paleta PBR. São elas: Fornecedora e Exportadora de Madeiras Forex, Canozo Madeiras Indústria e Comércio, Madeireira Pátula (Tecnopallet), Valpex - Vale do Paraíba Embalagens Para Exportação, Matra do Brasil, Vito Leonardo Frugis, Paletec Indústria e Comércio, Genari & Pierozan, Imaribo Indústria e Comércio, Fábrica de Carrocerias Santa Rosa e Piffer Indústria, Comércio e Construções.

Por que o INCT é importante

Criado em 1988, o Índice Nacional da Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Cargas é um importante sinalizador não só para o transportador, mas também para os embarcadores. Esse serviço é prestado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas, que mantém uma equipe de técnicos para o atendimento das dúvidas de seus associados, em todas as áreas de atividade das empresas.

Para mostrar o que é o INCT e sua importância, o JORNAL DA LOGÍSTICA foi entrevistar o economista Horácio Francisco Ferreira, superintendente Técnico da INCT e idealizador do índice.

O que é INCT?

É o Índice Nacional da Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Cargas, que reflete a inflação periódica (mensal) do setor.

Como foi que surgiu o INCT?

O INCT surgiu à partir da necessidade das empresas do Transporte Rodoviário de Cargas dispor de um índice próprio que refletisse especificamente as variações de custos dos insumos.

Qual a data de sua implantação?

Ele foi implantado e divulgado à partir de setembro de 1988, substituindo o INPT - índice Nacional dos Preços do Transporte Rodoviário de Cargas-, que refletia as variações de preços das Tabelas de Fretes divulgadas pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas - NTC.

Como é calculado o INCT?

O INCT é calculado tecnicamente, de acordo com os princípios estabelecidos no Manual de Cálculo do Sistema de Apropriação de Custos, elaborado pela Superintendência Técnica da NTC, que conforme sua metodologia, determina os Custos Operacionais Diretos (fixos mensais variáveis por Km) e

os Custos Operacionais Indiretos, ou seja, as Despesas Administrativas e de Terminais (os custos da estrutura das empresas). Valendo-se de pesquisas periódicas (mensal) de todos os valores do mercado dos insumos de custos, bem como dos índices da política salarial ou acordos coletivos de trabalho do setor e o índice da inflação do mês imediatamente anterior, estes para a atualização dos Custos Indiretos.

Por que o INCT é importante?

O INCT, como índice econômico do setor, o qual reflete especificamente as variações de custos dos insumos, é um "instrumento técnico" de atualização dos preços dos fretes praticados no mercado, bem como das tabelas referenciais de frete divulgadas pela NTC, de extrema importância, tanto para o transportador quanto para os usuários dos serviços de Transporte Rodoviário de Cargas.

Como a NTC instrui seus associados na aplicação do INCT?

A NTC publica mensalmente a revista NTC Indicadores Econômicos, que chega às mãos de seus associados e também dos associa-



Ferreira: índice para orientar o setor

dos de todos os sindicatos do setor, em termos nacionais. Esse veículo fornece todas as informações sobre o INCT, dados da Conjuntura Nacional, diversos indicadores econômicos, pesquisas diversas sobre preços de veículos de Transporte Rodoviário de Cargas, pneus e outros insumos, Custos Operacionais Básicos (Diretos) de diversos veículos e também diversas Tabelas Referenciais de Fretes para diversas especialidades do Transporte Rodoviário de Cargas.

NTC'92

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas realiza de 7 a 12 de dezembro o seu congresso anual, desta vez a bordo do transatlântico Eugênio Costa, que percorrerá o roteiro Rio de Janeiro-Santos-Buenos Aires-Rio de Janeiro-Santos.

Os principais temas previstos são os seguintes: Tendências Mercadológicas, Qualidade e Produtividade, Tecnologia e Meio Ambiente, Oportunidade no Mercosul, Intermodalidade, Recursos Humanos, Produtos Perigosos e Política de Financiamento.

UMA EMBALAGEM INTELIGENTE

RETORNÁVEL



SEM RETORNO



- Menor custo de armazenagem e transporte.
- Desmontável, com redução a 1/4 do volume.
- Capacidade para 1.170 litros.
- 25% a mais de capacidade volumétrica.
- Cada unidade ocupa o mesmo espaço que 4 tambores.
- Durabilidade de até 10 anos.
- Não oxidam nem amassam.
- Não tem custo de descarte.

Veja as vantagens do BIG BIN

OTIMIZAÇÃO PLENA DO VOLUME



- Menor incidência de frete no produto.
- Otimização do espaço de estocagem.
- Menor custo de distribuição.
- Otimização plena do transporte.
- Menor custo de retorno.

CANOZO Madeiras
INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.

MATRIZ
Rua Augusto Canozo, 70/140 - Catanduva - S.P.
CEP: 15800 - Fone: (0175) 22-3120
Fac-Simile: (0175) 22-3306 - Telex: 175051.

FILIAL
Rua Tapajós, 81 - 1º andar - cj. 1
Ponte Pequena - São Paulo - S.P. - CEP: 01107
Fone: (011) 227-4685 - Fac-Simile: (011) 228-4874.