

Evoluções da logística que vieram com o leite

Por Carolina Peres



Foto de Divulgação

José Geraldo Vantine é diretor geral da Vantine Solutions, empresa fundada em 1986, dedicada a estudos de Logística e *Supply Chain*. José é fundador e 1º Presidente da Associação Brasileira de Logística, criador do Paleta

PBR, idealizador do VUC (Veículo Urbano de Carga), e pioneiro na realização de eventos nacionais e internacionais de logística. Já gerenciou cerca de 800 projetos em todos os segmentos da economia, no Brasil e na América Latina. José

também ministrou centenas de palestras, ao longo de sua carreira, e escreveu diversos artigos em parceria com a NTC&Logística. Além disso, criou o quadro "Logística com Vantine" no programa "Brasil Logística e Transportes",

veiculado pela Rede Mulher, atual RecordNews.

A convite da Mais Leite José escreveu para esta edição um artigo técnico especial que aborda o crescimento da logística e a evolução que seguiu após a melhoria do mercado lácteo.

A agropecuária certamente não é o meu forte, me restando o máximo do conhecimento que é saber sobre a raça de boi que fornece a melhor carne (Brangus, por exemplo) ou da vaca (e aí não me dou conta da raça) que me permite escolher o leite com melhor sabor (sim, o leite que compro no varejo permite minha escolha pelo melhor sabor). E claro, como bom consumidor de queijos, conhecer alguns dos melhores. E paro por aí!

Agora, quando o boi vira carne e essa é processada derivando em dezenas de subprodutos (na verdade produtos processados finais) e o leite apresenta centenas de aplicações que lotam as prateleiras dos supermercados, aí entra à logística. E esse é o meu mundo há quase 40 anos!

Porém, nesse artigo não vou abordar esse tema, complexo por natureza de negócio. Quero registrar dois fatores marcantes que o leite proporcionou para a logística. Ambos vivenciados por mim ao longo das décadas de 80 e 90.

I – Embalagem

Tenho lido que alguns produtores estão ensaiando o retorno da embalagem de vidro (sob a justificativa de preservação ambiental), o que chamo de volta ao passado (na mi-

nhá infância as “carroças leiteiras” entregavam leite em vidro em nossas casas) com tecnologia.

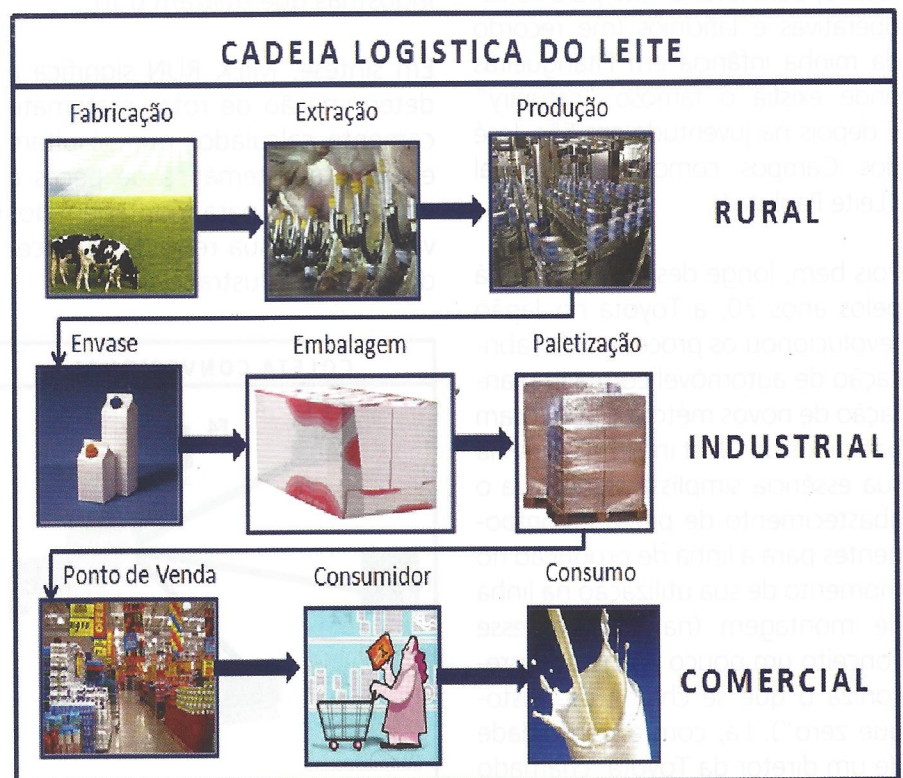
Não sei se todos conhecem o fato, mas o vidro deu lugar ao conhecido “saco plástico” num momento em que faltou barrilha e sobrou polietileno.

Só que nessa mesma oportunidade, uma indústria sueca inovou! Conhecida como “Tetra Brik Aseptic” lançou na Europa uma embalagem cartonada com multirevestimento interno e com um formato incomum: A figura geométrica espacial do “Tetraedro” constituída por quatro triângulos equiláteros, o que deu nome à empresa TETRA PACK (algo como junção de TETRAEDRO + PACKING).

Mas esse formato, concebido por oferecer a melhor relação “volume x superfície” não teve vida longa. Era desajeitada para o

consumidor e inadequada para o manuseio. Em seu lugar surgiu a famosa “caixinha”. Aí que veio a inovação que ofereceu a primeira revolução da logística vinda do leite: “Sistema modular de embalagem” ou para nós da Logística: “Sistema integrado de embalagem de transporte.”

Ao mesmo tempo atraente para o consumidor e revolucionária na conservação do leite, tinha efeito pouco percebido pela maioria das pessoas e a economicidade em toda cadeia de distribuição, integrando: Embalagem primária, embalagem de transporte, unidade padrão de carga (palete e rolteiner), carroceria do caminhão, display do ponto de venda, até mesmo o acondicionamento na geladeira! Por meio do leite, indiretamente à sua embalagem adicionou uma nova variável à suas funções: A função Logística! Conforme mostro no diagrama a seguir:



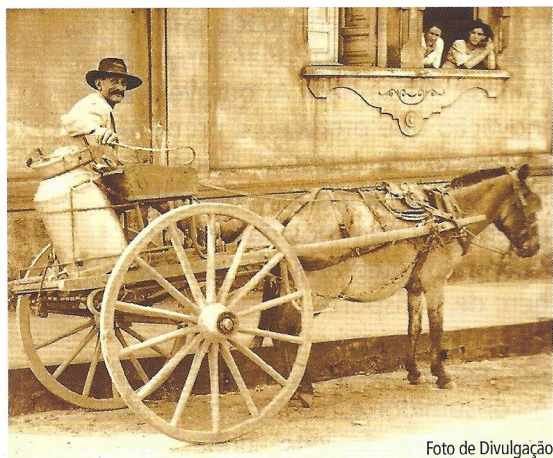


Foto de Divulgação

II – Milk Run

Não consigo vasculhar no passado de minha memória quando se iniciou a rotina da coleta dos “latões” de leite produzidos pelos pequenos produtores rurais. Mas, o fato é que carroças puxadas por animais e depois os “caminhões de leite” faziam e fazem o trabalho de coletar esse leite pelos caminhos de sítios e chácaras (sim, isso ainda existe) intuitivamente programados em cada roteiro, para levar o leite para as cooperativas e laticínios (me recordo da minha infância em Pitangueiras onde existia o famoso “catupiry” e depois na juventude em São José dos Campos como o tradicional “Leite Paulista”).

Pois bem, longe dessa realidade, lá pelos anos 70, a Toyota no Japão revolucionou os processos de fabricação de automóvel com a implantação de novos métodos que foram batizados de “Just in Time”, que na sua essência simplista significava o abastecimento de peças e componentes para a linha de produção no momento de sua utilização na linha de montagem (na verdade esse conceito um pouco exagerado preconiza o que se chama de “estoque zero”). Lá, com a genialidade de um diretor da Toyota, chamado

Taiichi Ohno, tudo funcionou porque a maioria dos fornecedores estavam muito próximos das linhas de montagem. Houve outras práticas adicionais como: troca rápida de ferramentas, “Total Quality Control”, “Total Quality Maintenance” e “Kanban”, entre outras. Logo o JIT se espalhou pelo mundo, arrastando o KANBAN (método simplificado de abastecimento das linhas de produção, através de cartões de reposição).

Mas no mundo a fora, incluindo o Brasil, faltava alguma coisa para “fazer o JIT funcionar”. Foi quando a indústria automobilística americana resolveu a equação: Ao invés de cada fornecedor enviar seu caminhão, congestionando a fábrica, buscou-se a inspiração na “velha” coleta de leite, ao que se denominou “MILK RUN” (corrida do leite), termo hoje amplamente disseminado em todos os dicionários de logística e aplicado pelas indústrias que utilizam o JIT.

Em síntese, MILK RUN significa a determinação de rotas matematicamente calculados que resultam em coleta sistemática de peças e componentes para montagem dos veículos, em sua rede de fornecedores, como ilustrado a seguir:

Para finalizar é conveniente o registro de alguns conceitos técnicos sobre a Logística tendo em vista que atualmente sua “popularização” tem oferecido muitas interpretações distorcidas.

1.) Desde que mobilizei a fundação da Associação Brasileira de Logística, procuramos alinhar a sua definição como: “Logística é uma parte da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla com eficácia o fluxo e a armazenagem dos bens, dos serviços e das informações entre o ponto da origem e o ponto de consumo destes itens, a fim de satisfazer todas as exigências dos consumidores em geral.”

2.) O Transporte é parte importante da Logística, mas são atividades complementares, sendo a Logística mais para Gestão e Transporte para Operação;

3.) Não é correto dizer “infraestrutura logística”, na verdade a infraestrutura quer seja rodoviária, ferroviária, hidroviária ou portuária, é o conjunto de instrumentos que permitem as operações necessárias para a gestão logística. 🌐

