

Embalagem, uma arma poderosa

A embalagem de carga é para muitos um mero detalhe do processo de transporte de carga, que nem sempre é levado em consideração. Ocorre que, na verdade, a embalagem é uma poderosa arma, que pode ser até o item determinante, de garantia de negócios: é ela que protege o produto, garantindo sua chegada ao ponto de venda.

Falta o papel da bala, o saquinho de café e a tampinha de cerveja. Falta, principalmente, matéria-prima para confecção de embalagens. Na verdade, 30% das mercadorias sumiram das prateleiras em função direta da escassez de embalagens, provocada pela falta de insumos básicos e do aumento substancial da demanda. Mas, mais grave é o *sumiço* de embalagens. Falta madeira e papelão para confecção de caixas, sacos e até mesmo paletes para o transporte de mercadorias.

Para Marcelo Kzan Nogueira, gerente geral da Icoma Indústria e Comércio Ltda, fabricante de embalagens de madeira, dispositivos e paletes, explica que sua produção está limitada porque simplesmente não há matéria-prima. "Houve um aumento explosivo da procura. Mas o problema maior é falta de madeira. Muita coisa é exportada e há grande concorrência da indústria moveleira e de construção. Além disso, uma legislação do IBDF proibiu novas licenças de cortes de matas e complicou mais

a situação. A solução é pagar ágio, para pelo menos atender aos nossos compradores tradicionais", diz, Nogueira.

Mas como diz o ditado popular, "foi a necessidade que ensinou o sapo a pular". Assim, cada embarcador se vê forçado a dançar de acordo com a melodia do Cruzado: entra aí a questão da criatividade (ver box 1), com a adoção de opções alternativas para o acondicionamento da carga.

Redução de custos: uma questão de competência administrativa

Com o fim da *ciranda* financeira, e do conseqüente lucro gerado por receitas não operacionais, a necessidade de maior produtividade e de sistemas operacionais eficientes veio à tona. E uma das saídas para o impasse é a otimização de custos de distribuição física das mercadorias, equivalente a 30% do valor total do produto.

Daí a procura por projetos de logística (ciência do fluxo de materiais) nas áreas de embalagem, movimentação, armazenagem e transporte de carga aumentou substancialmente na era do Cruzado, conforme atesta José Geraldo Vantine, engenheiro industrial, diretor geral da empresa de consultoria J.G. Vantine & Associados, Logística e Distribuição Física.

"Antes de vender o que protege, a embalagem deve proteger o que vende", diz Vantine. Nesse contexto, a embalagem de carga, ou secundária, além da função protetora — de assegurar as qualidades iniciais do produto desde a distribuição até o uso final, protegendo-o contra danos — tem importante função logística. Ou seja: a embalagem deve estar adequa-

da aos meios de transporte dentro de conceitos de modulação, padronização e especificações adequadas, maximizando assim a relação frete/peso e frete/valor. Na verdade, a embalagem e o manuseio de materiais são áreas onde substanciais economias podem ser feitas com um mínimo de investimento.

A questão é que o empresário, muitas vezes por desconhecer a importância da embalagem ou por uma tentativa errada de diminuição de custos, utiliza embalagens de carga de qualidade duvidosa, o que acaba revertendo em pesados prejuízos financeiros e até mesmo morais: além da perda da mercadoria, avarias causadas por má embalagem podem implicar na perda definitiva de um comprador.

Segundo Vantine, de modo geral, não existe conscientização do papel desempenhado pela embalagem no processo de distribuição de mercadorias no País. "Deveria haver maior sintonia entre o fabricante do produto, o usuário, o transportador e a seguradora, no sentido de se fazer esforços conjuntos para maior conscientização da importância da adequação da embalagem, já que é interesse de todos que a mercadoria chegue ao destino final em perfeitas condições", recomenda.

E ao que parece, num País em que 15% do total de mercadorias transportadas sofrem avarias, sendo que cerca de 10% são danificadas em função de embalagens impróprias, esse é realmente um tema que merece mais atenção por parte do embarcador da carga.

Pelas condições das apólices de seguro, a embalagem é ato ou fato do proprietário da carga. Assim, a insuficiência, inadequação e impropriedade da embalagem são itens que podem acarretar a isenção de responsabilidade da seguradora pelos prejuízos decorrentes de um sinistro cujas causas sejam imputadas às más condições da embalagem. Essa é a chamada cláusula restritiva das condições da seguradora contra embalagem imprópria, que pode restringir ou mesmo isentar sua responsabilidade.

Mas, segundo Luiz Lacroix Leivas, proprietário da Lacroix Leivas Serviços Técnicos de Seguros Transportes S/C, e diretor do Departamento de Seguro de Transportes da APTS - Asso- ▶

ciação Brasileira de Seguros de Transportes, a contrapartida também é válida: uma boa embalagem também pode significar a melhoria da taxa de seguro. "Tarifações especiais podem ser pleiteadas para determinados segurados que apresentam índices de sinistralidade satisfatórios na relação sinistros/prêmios", comenta. E como uma boa embalagem pode evitar ou minimizar avarias na carga, também na questão da realização do contrato de seguro um acondicionamento adequado pode trazer vantagens.

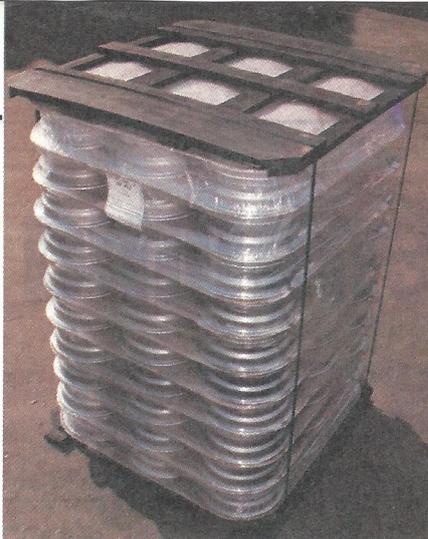
O problema é que na maior parte das vezes as seguradoras cobrem os prejuízos causados por embalagem deficiente. "A rigor a seguradora pode recusar o pagamento do sinistro. Mas o segurado sempre estrila, reclama e dificilmente aceita a recusa. Conclusão: a seguradora acaba pagando", afirma Leivas.

Esse quadro, porém, era mais frequente antes do pacote econômico. A necessidade frenética de redução de custos em todos os segmentos também afeta as seguradoras que, conseqüentemente, estão atentando mais para este "detalhe". Mas, como diz Vantine, consultor de embalagens, ainda é preciso maiores esclarecimentos entre segurado e seguradora, para que ninguém saia perdendo, arcando com ônus indesejáveis.

Paletização: maior segurança e economia

Nesse contexto, a unitização e paletização de cargas são assuntos que têm mobilizado vários setores: os embarcadores, transportadores, as seguradoras, a ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas, assim como fabricantes de embalagens. Unitização, como se sabe, é o agrupamento de volumes pequenos e isolados numa única unidade maior de transporte. As cargas unitizadas são, assim, arranjadas e acondicionadas de modo a facilitar o seu manuseio, transporte e armazenagem por meios mecânicos. As mercadorias, dentro do conceito de unitização, são embaladas de forma bem definida, formando um elemento físico integrado de modo a facilitar e racionalizar sua movimentação.

O elemento básico do sistema de



Boa embalagem protege a mercadoria

unitização de cargas é o palete, suporte de madeira para caixas ou cargas paletizadas (mercadorias ou caixas que se adequam ao palete). Dentre as formas de cargas unitizadas a mais usual, racional e prática é a paletização. "O entrave é que no Brasil poucas empresas usam o palete adequadamente ou sequer sabem de sua apropriação como unidade de movimentação interna, de armazenagem, de transporte e até de unidade de venda", assegura Vantine.

Segundo Hans Heinz Walther, diretor comercial da Cyklop do Brasil Embalagens S.A., fabricante de sistemas de fechamentos de embalagens, com o palete ganha-se de 42 a 45% de tempo no processo de carga e descarga. "Com a unitização confere-se maior segurança à carga, garantindo sua inviolabilidade", afirma Walther. Conforme diz Sílvio de Almeida, presidente da ABEC - Associação Brasileira dos Embarcadores de Carga — atualmente a maior parte das avarias são causadas em consequência da péssima mão de obra utilizada no manuseio da carga e da fragilidade das embalagens.

Assim, comprovadamente, com a paletização (armazenagem vertical) há economia de espaço nos caminhões, facilidades com o manuseio mecânico — feito através de empilhadeiras e paleteiras —, e conseqüentemente economia de dinheiro.

Mas, nesse processo é vital a utilização de materiais que atendam às normas de qualidade e segurança definidos pela ABNT. E nesse caso a qualidade da madeira, do papelão, das fitas de aço para arqueação, de grampos e filmes esticáveis, entre outros elementos que fazem parte do processo, depende de simples opção

do embarcador. No Brasil há tecnologia atualizada em nível internacional para atender à demanda do mercado em termos de equipamentos, materiais e *know-how* de utilização. Basta querer utilizar.

Projeto da ABEC prevê a padronização do palete

"É preciso que se reduza custos desnecessários e o ônus da ineficiência do manuseio e transporte de carga, que hoje indiretamente afeta toda a sociedade", comenta Walther. Assim, com o mesmo raciocínio, a ABNT acaba de elaborar normas que determinam medidas ideais para paletes (ver box 2).

Consciente da importância da unitização e paletização, a ABEC, a partir desse ano de 87 já se prepara para desenvolver um trabalho de unitização de embalagens, através da padronização de paletes, com base na normalização da ABNT. O que se busca é que as mercadorias saiam da fábrica em paletes a partir da linha de produção, e compondo cargas unitizadas sejam movimentadas em toda a cadeia de distribuição até o ponto de venda, movimentadas por meios mecânicos. Porém, o objetivo de unitização somente pode ser conseguido através da adoção de um padrão único entre os componentes de uma mesma cadeia de distribuição. "O percentual de encarecimento do produto se equipará ao lucro do maior aproveitamento de espaço nas embalagens e conseqüentemente nos meios de transporte", garante Sílvio de Almeida, da ABEC.

E como a maior preocupação do embarcador é com a integridade física do seu produto durante o transporte, Sílvio de Almeida não acredita numa resistência das partes envolvidas com relação a efetivação do projeto. "Caso haja uma boa aceitação da paletização por parte dos diversos pontos de venda — que também terão suas operações facilitadas — o projeto poderá levar um ano para estar sistematizado. Caso contrário, acredito que num prazo máximo de três anos o processo vingará", prevê.

Texto: Denise Penteado

Unitização : paletes quadrado

“Futuramente, o palete fará parte da carroceria do caminhão. Por enquanto, o que existem são apenas normas que especificam a medida adequada para os paletes de transporte”, explica o professor Ernesto Pichler, membro da Comissão de Paletes da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas. Durante 4 anos — a comissão existe desde 1981 — as discussões sobre o assunto andaram a passos curtos pela falta de interesse sobre o tema: “Hoje já notamos uma maior atenção para o assunto por parte dos embarcadores, embora fosse necessário também a participação das transportadoras, pois sem elas — uma das grandes interessadas em agilizar a carga e descarga — o projeto de unitização não obterá resultados”, salienta Pichler.

A norma elaborada pela ABNT determina duas medidas ideais para o palete: o tipo A, quadrado, com 1,10 m X 1,10m e o tipo B, retangular, com 1,00m X 1,20m. “Por razões técnicas analisadas pela ABNT, o palete quadrado foi o indicado para a padronização”, esclarece o professor.

Segundo ele, são pouquíssimas as empresas — embarcadores ou transportadoras — que se utilizam de paletes hoje em dia. O professor Pichler acrescenta ainda que o projeto de unitização, conseqüentemente, não obterá resultados positivos a curto prazo, pelo custo elevado de sua implantação. “Primeiramente”, explica Pichler, “os paletes retangulares — os mais utilizados — deverão sair de circulação. Depois, deverá ser feita a aquisição de novos paletes-padrão — que custam, em média, quatrocentos cruzados cada. Isso sem contar com o gasto na compra de empilhadeiras ou paleteiras, equipamentos indispensáveis para a movimentação dos paletes”. (Sônia Crespo). ●

Escassez afeta produção

A falta de embalagens para o transporte final — principalmente as de papelão —, além de reduzir o fluxo de abastecimento e afetar diretamente o consumidor, está freando a capacidade de produção de algumas indústrias que já mantêm seus estoques internos lotados. Diante dessa situação, algumas fábricas vem testando embalagens opcionais para tentar solucionar o problema.

A Kibon S/A Indústrias Químicas está trabalhando com apenas 50% de sua capacidade de produção para o verão, o que representa a perda de 25% da produção anual ou 20 milhões de litros de sorvete que deixarão de ser fabricados, em conseqüên-

cia da escassez de embalagens para o transporte. O problema, segundo o diretor comercial da Kibon em São Paulo, José Júlio Cardoso Lucena, vem sendo enfrentado da mesma forma pelos demais fabricantes de sorvete, que registraram um crescimento de 30% no consumo do produto no final de 1986, em relação ao mesmo período de 1985.

“Já estamos testando algumas embalagens alternativas, pois a situação não deverá normalizar-se tão cedo. Por enquanto, estamos até reaproveitando algumas embalagens”, afirma Júlio Cardoso. Segundo ele, o Centro de Desenvolvimento de Embalagens da Empresa está estudando dois novos tipos de embalagem para o transporte: a de papel alternativo e a de plástico. Embora ambas encareçam o custo total do produto, apresentam-se como única solução para manter a posição atual da Kibon no mercado: “Temos duas alternativas: ganhar menos ou não ganhar nada”, enfatiza Júlio Cardoso. (Sônia Crespo). ●

CARROCERIAS



- CARROCERIAS ISOTÉRMICAS E FRIGORÍFICAS, COM ISOLAÇÃO TÉRMICA DE ESPUMA RÍGIDA DE POLIURETANO, COM REVESTIMENTO EM FIBRA DE VIDRO
- CARROCERIAS CARGA-SECA EM FIBRA DE VIDRO.
- CÂMARAS FRIGORÍFICAS MODULARES DESMONTÁVEIS.
- EQUIPAMENTOS FRIGORÍFICOS PARA TRANSPORTE, COM TEMPERATURAS DE ATÉ 20° C NEGATIVOS.

São
Rafael

**FÁBRICA
DE CARROCERIAS
SÃO RAFAEL LTDA.**

Av. Celso Garcia, 4285
Tel.: (011) 294-6633 - São Paulo
CEP 03063 - Telex (011) 30463