

publicado em: 02/06/2015

Geral

## Cadeia logística do frio: riscos e particularidades



As organizações que zelam por sua imagem passa a ser mandatório que tenham um sistema logístico eficaz e confiável. foto: freedigitalphotos

Diferentemente das cadeias logísticas sem controle de temperatura, cujos riscos podem ser evidenciados concretamente e controlados por processos de auditoria e inspeção estrategicamente posicionados, a **cadeia logística do frio** adiciona a complexidade da variável temperatura – as variações desta, mesmo que sutis ou instantâneas, podem comprometer as propriedades do produto com efeitos nocivos ao consumidor final e consequente danos à marca e a empresa. Por entender que o assunto merece reflexão e assertividade, João Moraes<sup>1</sup> e Alexandre Serrano<sup>2</sup> escrevem ao portal LabNetwork sobre as particularidades deste segmento:

Enquanto conseguimos identificar rápida e efetivamente uma avaria ou uma falta unitária, não é tão elementar identificar que a temperatura durante o transporte, armazenagem ou manuseio não atendeu aos requisitos

Por conta disto, às organizações que zelam por sua imagem passa a ser mandatório que tenham um **sistema logístico** eficaz e confiável. Isso implica em uma mudança no mindset usual quando da seleção dos parceiros partindo de um paradigma orientado para a otimização dos custos para outro orientado para maximização da qualidade.

A empresa terá de lançar mão de todos os recursos disponíveis, além de ter que manter um monitoramento constante e contínuo da sua carga e, também, auditorias técnicas nas diversas empresas que farão o armazenamento da mesma para a comprovação da distribuição de temperatura de cada câmara fria, dispostas em aeroportos, portos secos e centros de distribuição e redespacho.

Vale dizer que, em alguns casos, a temperatura dessas câmaras varia muito, ficando aquém da exigida pelo fabricante do produto. Nessas situações, a empresa terá que fazer a reposição de gelo seco ou gelo gel até que a carga tenha sido liberada pela fiscalização, no caso de produtos importados.

Existem no mercado **embalagens reutilizáveis** que, além de manter o produto na temperatura exigida, registram as possíveis variações internas e, em alguns casos, possibilitam o monitoramento em tempo real, permitindo uma ação imediata da empresa ao constatar qualquer variação de temperatura, que coloque em risco a integridade do produto.

Em processos de transporte e armazenagem é convencional que os gestores busquem o binômio “eficiência em nível de serviço + custos enxutos”. Para tanto, estabelecem os critérios explícitos requeridos pelos clientes, como prazo, quantidade e forma de entrega, apresentação do produto, documentos que acompanham a entrega, etc. e somam a estes critérios os atributos financeiros, como custos, margens operacionais e produtividade dos ativos e recursos aplicados.

Desta forma, torna-se aceitável o desvio que seja considerado estatisticamente irrelevante, como uma ou outra eventual falha na entrega, pequenos atrasos ou mesmo retrabalhos/reclamações esporádicas.

No entanto, quando se trata do controle e manutenção de temperatura, estas margens de tolerância não são aceitáveis. Isto força o gestor da cadeia logística do frio a revisar seu foco e buscar um modelo de máxima qualidade + eficiência em nível de serviço + custos adequados, não necessariamente enxutos.

As cadeias do frio, normalmente, são associadas a produtos mais sofisticados que resultam em melhores margens para o embarcador. Nestes casos, a economia periférica que pode ser obtida em sistemas logísticos deve sempre ser secundária quando comparada às questões regulatórias e de qualidade.

No que diz respeito à **questão regulatória**, deve-se observar o artigo 61 da lei 6.360, de 1976, que estabelece que, quando se tratar de produtos perecíveis, o veículo deve ser dotado de equipamento que assegure a condição de temperatura estabelecida pelo fabricante, o que leva a crer que, nos transportes terrestres, não basta a mercadoria estar corretamente embalada, o veículo também deve estar capacitado para manter a temperatura requerida.

Assim, recomendamos aos gestores de logística responsáveis pela contratação dos parceiros e pela atribuição dos recursos internos que tenham em mente o tamanho do investimento realizado pela organização, entre o desenvolvimento e a colocação do produto no mercado, para conter o senso comum de um foco excessivo em redução de custos, o que pode acabar com a proposta de valor.



1 – João Moraes é Despachante Aduaneiro habilitado pela Receita Federal, Administrador de Empresas, Contabilista e expert nas questões relacionadas à ANVISA. É também líder dos Grupos de Logística da CBDL – Câmara Brasileira de Diagnóstico Laboratorial e da ABCV – Associação Brasileira das Empresas de Ciências da Vida.



2 – Alexandre Serrano é Mestre em Formação Tecnológica, Especialista em Estratégia e Gestão de Empresas, Professor de Negócios Internacionais do Curso de Tecnologia em Gestão Empresarial da Fatec de Indaiatuba, profissional da área de Logística e Cadeia de Suprimentos com experiência de mais de 15 anos em empresas como Unilever, DHL e Owens Corning. Atualmente é Gerente de Logística Senior da Thermo Fisher.

**TAGS:**

cadeia logística do frio, questão regulatória, temperatura

# ABTTC Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres

SOBRE A ABTTC NOSSOS ASSOCIADOS ASSOCIE-SE CONTATE-NOS CONVÊNIO Q Procurar no site

**INFORME-SE**

- Notícias do Setor
- ABTTC na Mídia
- ABTTC News
- Artigos
- Agenda
- Galeria de Fotos
- Informações Úteis
- Legislação

**O COMÉRCIO EXTERIOR PRECISA DO REPORTE NO RETROPORTO**  
Confira

**SEA-d**  
SISTEMAS ELETRÔNICO DE AGENDAMENTO - depot  
ACESSE

**SIMA**  
SIMA  
Sistema de interface de monitoramento aduaneiro  
Acessar o SIMA

**CÂMERAS ON LINE**

**TABELAS ABTTC**

**VÍDEOS**

**Twitter / @ABTTC**

Curta nossa página:

Like Share

**ARTIGOS**

**Cadeia logística do frio, riscos e particularidades**

03/06/2015 - Assessoria de Imprensa

Tweetar 1 Like 2 +1 0

Por: João Gomes de Moraes - João Gomes de Moraes é Administrador de Empresas, Contabilista, Despachante Aduaneiro e Diretor-presidente da J. Moraes Solução em Logística Internacional.

Diferentemente das cadeias logísticas sem controle de temperatura, cujos riscos podem ser evidenciados concretamente e controlados por processos de auditoria e inspeção estrategicamente posicionados, a cadeia logística do frio adiciona a complexidade da variável temperatura – as variações desta, mesmo que sutis ou instantâneas, podem comprometer as propriedades do produto com efeitos nocivos ao consumidor final e consequente danos à marca e a empresa.

Enquanto conseguimos identificar rápida e efetivamente uma avaria ou uma falta unitária, não é tão elementar identificar que a temperatura durante o transporte, armazenagem ou manuseio não atendeu aos requisitos especificados pelo fabricante para o produto.

Por conta disto, às organizações que zelam por sua imagem passa a ser mandatório que tenham um sistema logístico eficaz e confiável. Isso implica em uma mudança no mindset usual quando da seleção dos parceiros partindo de um paradigma orientado para a otimização dos custos para outro orientado para maximização da qualidade.

A empresa terá de lançar mão de todos os recursos disponíveis além de ter que manter um monitoramento constante e contínuo da sua carga e, também, auditorias técnicas nas diversas empresas que farão o armazenamento da mesma para a comprovação da distribuição de temperatura de cada câmara fria, dispostas em aeroportos, portos secos e centros de distribuição e redespacho.

Vale dizer que, em alguns casos, a temperatura dessas câmaras varia muito, ficando aquém da exigida pelo fabricante do produto. Nessas situações, a empresa terá que fazer a reposição de gelo seco ou gelo gel até que a carga tenha sido liberada pela fiscalização, no caso de produtos importados.

Existem no mercado embalagens reutilizáveis que, além de manter o produto na temperatura exigida, registram as possíveis variações internas e, em alguns casos, possibilitam o monitoramento em tempo real, permitindo uma ação imediata da empresa ao constatar qualquer variação de temperatura, que coloque em risco a integridade do produto.

Em processos de transporte e armazenagem é convencional que os gestores busquem o binômio “eficiência em nível de serviço + custos enxutos”. Para tanto, estabelecem os critérios explícitos requeridos pelos clientes, como prazo, quantidade e forma de entrega, apresentação do produto, documentos que acompanham a entrega, etc. e somam a estes critérios os atributos financeiros, como custos, margens operacionais e produtividade dos ativos e recursos aplicados.

Desta forma, torna-se aceitável o desvio que seja considerado estatisticamente irrelevante, como uma ou outra eventual falha na entrega, pequenos atrasos ou mesmo retrabalhos/reclamações esporádicas.

No entanto, quando se trata do controle e manutenção de temperatura, estas margens de tolerância não são aceitáveis. Isto força o gestor da cadeia logística do frio a revisar seu foco e buscar um modelo de máxima qualidade + eficiência em nível de serviço + custos adequados, não necessariamente enxutos.

As cadeias do frio, normalmente, são associadas a produtos mais sofisticados que resultam em melhores margens para o embarcador. Nestes casos, a economia periférica que pode ser obtida em sistemas logísticos deve sempre ser secundária quando comparada às questões regulatórias e de qualidade.

No que diz respeito à questão regulatória, deve-se observar o artigo 61 da lei 6.360, de 1976, que estabelece que, quando se tratar de produtos perecíveis, o veículo deve ser dotado de equipamento que assegure a condição de temperatura estabelecida pelo fabricante, o que leva a crer que, nos transportes terrestres, não basta a mercadoria estar corretamente embalada, o veículo também deve estar capacitado para manter a temperatura requerida.

Assim, recomendamos aos gestores de logística responsáveis pela contratação dos parceiros e pela atribuição dos recursos internos que tenham em mente o tamanho do investimento realizado pela organização, entre o desenvolvimento e a colocação do produto no mercado, para conter o senso comum de um foco excessivo em redução de custos, o que pode acabar com a proposta de valor.

João Moraes é Despachante Aduaneiro habilitado pela Receita Federal, Administrador de Empresas, Contabilista e expert nas questões relacionadas à ANVISA. É também líder dos Grupos de Logística da CBDL - Câmara Brasileira de Diagnóstico Laboratorial e da ABCV - Associação Brasileira das Empresas de Ciências da Vida.

Alexandre Serrano é Mestre em Formação Tecnológica, Especialista em Estratégia e Gestão de Empresas, Professor de Negócios Internacionais do Curso de Tecnologia em Gestão Empresarial da Fatec de Indaiatuba, profissional da área de Logística e Cadeia de Suprimentos com experiência de mais de 15 anos em empresas como Unilever, DHL e Owens Corning. Atualmente é Gerente de Logística Senior da Thermo Fisher.

## CADEIA FRIA

# CADEIA LOGÍSTICA DO FRIO, RISCOS E PARTICULARIDADES

Diferentemente das cadeias logísticas sem controle de temperatura, cujos riscos podem ser evidenciados concretamente e controlados por processos de auditoria e inspeção estrategicamente posicionados, a cadeia logística do frio adiciona a complexidade da variável temperatura – as variações desta, mesmo que sutis ou instantâneas, podem comprometer as propriedades do produto com efeitos nocivos ao consumidor final e consequente danos à marca e a empresa.

Enquanto conseguimos identificar rápida e efetivamente uma avaria ou uma falta unitária, não é tão elementar identificar que a temperatura durante o transporte, armazenagem ou manuseio não atendeu aos requisitos especificados pelo fabricante para o produto.

Por conta disto, às organizações que zelam por sua imagem passa a ser mandatório que tenham um sistema logístico eficaz e confiável. Isso implica em uma mudança no mindset usual quando da seleção dos parceiros partindo de um paradigma orientado para a otimização dos custos para outro orientado para maximização da qualidade.

A empresa terá de lançar mão de todos os recursos disponíveis, além de ter que manter um monitoramento constante e contínuo da sua carga e, também, auditorias técnicas nas diversas empresas que farão o armazenamento da mesma para a comprovação da distribuição de temperatura de cada câmara fria, dispostas em aeroportos, portos secos e centros de distribuição e redespacho.

Vale dizer que, em alguns casos, a temperatura dessas câmaras varia muito, ficando aquém da exigida pelo fabricante do produto. Nessas situações, a empresa terá que fazer a reposição de gelo seco ou gelo gel até que a carga tenha sido liberada pela fiscalização, no caso de produtos importados.

Existem no mercado embalagens reutilizáveis que, além de manter o produto na temperatura exigida, registram as possíveis variações internas e, em alguns casos, possibilitam o monitoramento em tempo real, permitindo uma ação imediata da empresa ao constatar qualquer variação de temperatura, que coloque em risco a integridade do produto.

Em processos de transporte e armazenagem é convencional que os gestores busquem o binômio “eficiência em nível de serviço + custos enxutos”. Para tanto, estabelecem os critérios explícitos requeridos pelos clientes, como prazo, quantidade e forma de entrega, apresentação do produto, documentos que acompanham a entrega, etc. e somam a estes critérios os atributos financeiros, como custos, margens operacionais e produtividade dos ativos e recursos aplicados.

Desta forma, torna-se aceitável o desvio que seja considerado estatisticamente irrelevante, como uma ou outra eventual falha na entrega, pequenos atrasos ou mesmo retrabalhos/reclamações esporádicas.

No entanto, quando se trata do controle e manutenção de temperatura, estas margens de tolerância não são aceitáveis. Isto força o gestor da cadeia logística do frio a revisar seu foco e buscar um modelo de máxima qualidade + eficiência em nível de serviço + custos adequados, não necessariamente enxutos.

As cadeias do frio, normalmente, são associadas a produtos mais sofisticados que resultam em melhores margens para o embarcador. Nestes casos, a economia periférica que pode ser obtida em sistemas logísticos deve sempre ser secundária quando comparada às questões regulatórias e de qualidade.

No que diz respeito à questão regulatória, deve-se observar o artigo 61 da lei 6.360, de 1976, que estabelece que, quando se tratar de produtos perecíveis, o veículo deve ser dotado de equipamento que assegure a condição de temperatura estabelecida pelo fabricante, o que leva a crer que, nos transportes terrestres, não basta a mercadoria estar corretamente embalada, o veículo também deve estar capacitado para manter a temperatura requerida.

Assim, recomendamos aos gestores de logística responsáveis pela contratação dos parceiros e pela atribuição dos recursos internos que tenham em mente o tamanho do investimento realizado pela organização, entre o desenvolvimento e a colocação do produto no mercado, para conter o senso comum de um foco excessivo em redução de custos, o que pode acabar com a proposta de valor.

João Moraes é Despachante Aduaneiro habilitado pela Receita Federal, Administrador de Empresas, Contabilista e expert nas questões relacionadas à ANVISA. É também líder dos Grupos de Logística da CBDL - Câmara Brasileira de Diagnóstico Laboratorial e da ABCV - Associação Brasileira das Empresas de Ciências da Vida.

Alexandre Serrano é Mestre em Formação Tecnológica, Especialista em Estratégia e Gestão de Empresas, Professor de Negócios Internacionais do Curso de Tecnologia em Gestão Empresarial da Fatec de Indaiatuba, profissional da área de Logística e Cadeia de Suprimentos com experiência de mais de 15 anos em empresas como Unilever, DHL e Owens Corning. Atualmente é Gerente de Logística Senior da Thermo Fisher.

“A empresa terá de lançar mão de todos os recursos disponíveis, além de ter que manter um monitoramento constante e contínuo da sua carga e, também, auditorias técnicas nas diversas empresas que farão o armazenamento da mesma para a comprovação da distribuição de temperatura de cada câmara fria.”

colocação do produto no mercado, para conter o senso comum de um foco excessivo em redução de custos, o que pode acabar com a proposta de valor. ■

24 – ANFARLOG – Junho 2015

## Regulamentação

No que diz respeito à questão regulatória, deve-se observar o artigo 61 da lei 6.360, de 1976, que estabelece que, quando se tratar de produtos perecíveis, o veículo deve ser dotado de equipamento que assegure a condição de temperatura estabelecida pelo fabricante, o que leva a crer que, nos transportes terrestres, não basta a mercadoria estar corretamente embalada, o veículo também deve estar capacitado para manter a temperatura requerida.

Assim, recomendamos aos gestores de logística responsáveis pela contratação dos parceiros e pela atribuição dos recursos internos que tenham em mente o tamanho do investimento realizado pela organização, entre o desenvolvimento e a colocação do produto no mercado, para conter o senso comum de um foco excessivo em redução de custos, o que pode acabar com a proposta de valor.

João Moraes é Despachante Aduaneiro habilitado pela Receita Federal, Administrador de Empresas, Contabilista e expert nas questões relacionadas à ANVISA. É também líder dos Grupos de Logística da CBDL - Câmara Brasileira de Diagnóstico Laboratorial e da ABCV - Associação Brasileira das Empresas de Ciências da Vida.

Alexandre Serrano é Mestre em Formação Tecnológica, Especialista em Estratégia e Gestão de Empresas, Professor de Negócios Internacionais do Curso de Tecnologia em Gestão Empresarial da Fatec de Indaiatuba, profissional da área de Logística e Cadeia de Suprimentos com experiência de mais de 15 anos em empresas como Unilever, DHL e Owens Corning. Atualmente é Gerente de Logística Senior da Thermo Fisher.

Junho 2015 – ANFARLOG – 25