Jornal do Comércio
O Jornal de economia e negócios do RS
89 ANOS

Porto Alegre, terça-feira, 14 de junho de 2022.

Marcelo Roxo Matusiak

CADERNOS#JC LOGÍSTICA

JC LOGÍSTICA - Publicada em 13 de Junho de 2022 às 21:46

Investir em sustentabilidade pode garantir mercado

Gabardo prevê bons negócios para as empresas que se planejaram
/MARIANA ALVES/JC

especial

Principal feira de logÃstica do Sul do Brasil, a Transposul comeÃ§ou ontem e segue atÃ© quinta-feira, no Centro de Eventos da Fiergs. A expectativa Ã© de gerar R$ 1 bilhÃ£o em negÃ³cios durante o evento, que nÃ£o ocorreu nos Ãºltimos dois anos devido Ã pandemia. O presidente do Setcergs, SÃ©rgio Gabardo, destaca nesta entrevista que os veÃculos hÃbridos e a reduÃ§Ã£o das emissÃµes estÃ£o na pauta do dia do setor, e avisa: quem deixar de investir em sustentabilidade corre o risco de ficar fora do mercado.Â

JC LogÃstica - A Transposul comeÃ§ou ontem com uma expectativa de R$ 1 bilhÃ£o em negÃ³cios. Ã‰ possÃvel manter o otimismo com as incertezas da economia e o ano eleitoral?

SÃ©rgio Gabardo - A feira vai gerar bons negÃ³cios, nÃ£o tenho dÃºvida. Principalmente para as empresas que se programaram no ano passado para este ano, e que estÃ£o se programando neste ano para o prÃ³ximo. As empresas precisam aprender cada vez mais a planejar, e quem fez isso, nÃ£o estÃ¡ sentindo os piores efeitos estruturais deixados pela pandemia. EntÃ£o, nesta feira, Ã© o momento de negociar com as montadoras a renovaÃ§Ã£o de frotas para o ano que vem. Ã‰ o momento de reservar a compra do nÃºmero de caminhÃµes que se planeja adquirir, porque Ã© a Ãºnica forma de se manter competitivo, mesmo que ali adiante se tenha que renegociar com a montadora por alguma mudanÃ§a no contexto econÃ´mico ou polÃtico. Mas acredito que, independentemente de quem forem os novos presidente e governador, a logÃstica nÃ£o vai mudar repentinamente. NÃ£o para 2023.

JC LogÃstica - E qual serÃ¡ o perfil desta nova frota?

Gabardo - No Brasil, o momento Ã© dos veÃculos hÃbridos. Agora, vale a pena investir, mesmo pagando mais caro, nos veÃculos adaptados ao sistema Euro 6, porque isso garantirÃ¡ vantagens no mercado no ano que vem. Quem sair na frente neste aspecto, leva vantagem.

JC LogÃstica - Foram dois anos sem a Transposul e com uma pandemia. O que mudou no setor e no mundo neste perÃodo?

Gabardo - Eu gostaria de fazer a mesma pergunta, porque nÃ£o temos mais nada igual. SÃ³ temos a certeza de que o mundo mudou, entÃ£o temos que ser mais Ã¡geis, talvez trabalharmos mais e, principalmente, nos preocuparmos mais com o outro. No caso do nosso setor, todos tivemos que estar preparados, cada vez mais, para inovar imediatamente, nÃ£o apenas em equipamentos ou veÃculos mais modernos e eficientes. Quem nÃ£o pensa na sustentabilidade estarÃ¡ fora do mercado em questÃ£o de dias. Porque o cliente e o transportador precisam enxugar custos, mas a permanÃªncia no mercado nÃ£o se limita ao preÃ§o, Ã© preciso ser diferenciado, e isso pesa no momento do embarcador escolher quem transportarÃ¡ o seu serviÃ§o. Demonstrar que se estÃ¡ investindo em uma frota menos poluente, mais econÃ´mica e com um transporte mais seguro, que garantirÃ¡ a chegada do produto em perfeitas condiÃ§Ãµes, pesa cada vez mais. Todo o esforÃ§o hoje precisa ser para conjugar trÃªs aspectos: embarcar mais, gastar menos e investir na qualidade das pessoas que operam este sistema.

JC LogÃstica - Como equilibrar as exigÃªncias deste novo mercado com a qualidade do serviÃ§o do transporte?

Gabardo - Com investimento e qualificaÃ§Ã£o para melhorar o bem estar das pessoas. O caminhoneiro hoje, Ã© um profissional que precisa de um tratamento diferenciado, muito distante do que acontecia um tempo atrÃ¡s, porque ele Ã© um tÃ©cnico que precisa entender que estÃ¡ pilotando um computador

no caminhÃ£o. Quando se fala em seguranÃ§a viÃ¡ria, nÃ£o estamos tratando sÃ³ da tecnologia embarcada. Hoje, o motorista precisa seguir estritamente a orientaÃ§Ã£o da montadora para operar um caminhÃ£o moderno, e isso reflete em diminuiÃ§Ã£o de custos com combustÃvel e com manutenÃ§Ã£o. E o Setcergs entende o seu papel na conscientizaÃ§Ã£o do setor, por isso, estamos oferecendo um ano de curso gratuito de seguranÃ§a viÃ¡ria para os motoristas das empresas associadas. SÃ£o liÃ§Ãµes para preparar o profissional em todos os seus aspectos educacionais, desde a cultura para controlar um freio regulado atÃ© o hÃ¡bito de nÃ£o utilizar o celular enquanto dirige. Precisa estar neste investimento, principalmente, a preocupaÃ§Ã£o com a saÃºde deste profissional, que deixou de ser simplesmente um motorista, ele Ã© parte fundamental na garantir de melhor qualidade e eficiÃªncia no serviÃ§o. A transportadora precisa investir em academias, nutricionistas, psicÃ³logos, urologistas, na promoÃ§Ã£o de hÃ¡bitos saudÃ¡veis e na realizaÃ§Ã£o de exames periÃ³dicos deste trabalhador.

JC LogÃstica - Fala-se muito em inovaÃ§Ã£o acelerada em virtude da pandemia. No setor de transportes, quais inovaÃ§Ãµes o senhor destacaria, e quais desafios ainda precisam de soluÃ§Ãµes?

Gabardo - A Transposul Ã© o cenÃ¡rio ideal nÃ£o apenas para apresentar o que jÃ¡ foi desenvolvido, mas para o setor de transportes ser ouvido por quem desenvolve a tecnologia. Hoje, por exemplo, o roubo de carga Ã© o nosso maior problema, porque houve evoluÃ§Ã£o tecnolÃ³gica com diferentes formas de rastreamento, mas os sistemas ainda estÃ£o longe de ser seguros o suficiente. Muitas tecnologias que chegam atÃ© nÃ³s servem em outros paÃses e nÃ£o no Brasil. Temos sistemas para monitorar cargas, mas ainda nÃ£o temos sistemas eficazes o suficiente para inibir furtos de peÃ§as e caminhÃµes. O sistema hoje bloqueia o caminhÃ£o, mas o "jammer" (chupa-cabra), por exemplo, corta o sinal do rastreamento e o sistema eletrÃ´nico do caminhÃ£o nÃ£o Ã© bloqueado.

JC LogÃstica - Nesta retomada, o setor encara muitos desafios como a questÃ£o dos combustÃveis e outros problemas estruturais histÃ³ricos. A Transposul Ã© uma oportunidade para posicionar o setor?

Gabardo - Sem dÃºvida. Semanas atrÃ¡s estive em BrasÃlia e vi discussÃµes vazias no Congresso em relaÃ§Ã£o a combustÃveis, por exemplo, com promessas impraticÃ¡veis e um desconhecimento dos polÃticos em relaÃ§Ã£o Ã realidade de quem trabalha no transporte e logÃstica. A busca de soluÃ§Ãµes precisa comeÃ§ar ouvindo o setor, e a Transposul Ã© uma oportunidade para tornarmos pÃºblicos alguns absurdos que acontecem no Brasil. A legislaÃ§Ã£o limita, por exemplo, que um caminhÃ£o tenha um tanque de 200 litros de diesel, mas os veÃculos saem da fÃ¡brica, com padrÃµes globais, com tanques de atÃ© 1,2 mil litros. NÃ£o temos nas nossas estradas pontos de parada suficientes para cumprir o que diz a legislaÃ§Ã£o. AÃ eu pergunto: como baixar custos de transporte sem considerar todos esses entraves que existem no Brasil?Â

Leia mais na pÃ¡gina 2

Avalie a matéria de 1 a 5: