

Encontro nacional de empresários assume caráter informativo

Seminários apontam conhecimento da planilha de custos, a negociação de frete e o investimento em mão-de-obra como peças-chaves ao crescimento das empresas de TRC

O 11º Congresso Nacional dos Empresários de Transporte Rodoviário de Carga também serviu, por sua vez, como um instrumento de atualização dos empresários do setor. Durante todas as palestras e seminários as preocupações constantes do empresariado relacionavam-se à urgência da profissionalização da mão-de-obra do setor, conscientização do transportador quanto à sua importância econômica, política e social e busca pela modernização da administração das empresas por meio do controle de custos, negociação de frete e utilização da logística integrada.



Não foi por outro motivo, aliás, que o presidente da NTC, Domingos Gonçalves de Oliveira Fonseca, já em seu discurso de abertura lembrou que seria esse, precisamente, o objetivo do encontro nacional dos empresários, ao dizer que “as palestras e discursos destinavam-se sobretudo, à informação do empresário”.

Também presente na abertura do 1º Congresso, o secretário-geral de Transportes, Marcelo Ribeiro, falou da necessidade de redefinição do Plano Nacional Rodoviário e uma maior participação dos estados na recuperação das vias federais.

Embora a presença de empresários,



Mariath e Vantine: seminário desvenda

em termos numéricos, tenha sido afetada pelo Plano Collor, as intervenções dos presentes nas palestras foram constantes ou para procurar respostas às suas dúvidas ou prestar depoimentos de experiências.

O início dos problemas

— O seminário “Soluções criativas para o transporte

rodoviário de carga em ambiente de transformação técnica e econômica”, promovido pela Vantine & Associados, tocou em questões fundamentais ao desenvolvimento da atividade do transporte. Abordando tópicos como negociação de frete, logística integrada, unificação e paletização, o seminário mostrou como muitos empresários ainda desconhecem esses elementos e a sua importância para o seu próprio desenvolvimento.

Segundo José Geraldo Vantine, um dos palestrantes e diretor da Vantine & Associados, os problemas do transportador se iniciam na má negociação do frete. Para ele, a negociação só



a logística no TRC

perde, em importância, para o marketing. “A planilha de custo é a arma para se conseguir uma boa negociação do preço. No entanto, muitas empresas desconhecem seus custos e leiloam seus fretes. Isso acaba deteriorando a qualidade do serviço que oferecem”, explica Vantine. A opinião tem o endosso de Reinaldo Parreiras, gerente da Minas-Goiás e autor do livro “Marketing no Transporte de Cargas — Conceitos, Estratégias e Técnicas”, quando este comparou a atitude do transportador à expressão goiana “cachorro de cocho”, associada aos cães que deitam-se nos cochos com sal destinados à alimentação do gado. Como os cachorros não comem o sal, a sua atitude impede também os bois de alimentarem-se. “Nós colocamos o frete lá embaixo sem considerar os custos. Com isso, tiramos o carreteiro da concorrência e sacrificamos nossos funcionários com baixos salários. E o que é pior: sem que isso nos traga algum lucro, já que este é repassado ao cliente”, comenta o consultor, traduzindo a analogia.

Para sair desse ciclo vicioso, Eduardo Mariath, palestrante da Vantine, alertou para a necessidade do transportador conhecer sua importância econômica, saber elaborar uma planilha de custos e operar num sistema logístico integrado.

Didaticamente, Mariath explicou os primórdios da logística durante a Segunda Guerra Mundial, sua evolução conceitual para empresas e sua aplicação no transporte. “A logística no TRC deve buscar estratégias de localização de filiais, dimensionamento de frota, utilização de meios de comunicação adequados entre filiais e caminhões, facilitação na elaboração de planilhas de custos e melhor distribuição física dos produtos”, explicou. “Todas essas operações são interdependentes e ganham agilização com a logística”, completa Mariath.

Falar em distribuição física dos produtos implica também na utilização por parte do TRC de novos conceitos como produtividade, unitização e paletização. Por isso, José Geraldo Vantine lembrou que a produtividade é outro conceito que deve ser objeto de uma busca permanente para se evitar a perda de tempo entre a produção do produto e sua entrega. “A indústria faz muitos investimentos em mão-de-obra e agilização da produção e uma demora na entrega compromete todo esse esforço. E é claro que como o transportador está no meio do processo, acaba virando alvo das reclamações; assim, é preciso imprimir mais produtividade ao setor”, constata Vantine.

A afirmação é ilustrada como fatos. Segundo Vantine, a partir de agosto deste ano as indústrias e supermercados vão exigir dos empresários do TRC a utilização de paletes para a agilização das operações

(ver matéria na pág. 24). “Não se trata, no entanto, de comprar paletes. Falamos de um sistema integrado. Unitização se resume na paletização que cai no container”, explicou.

A paletização visa um melhor aproveitamento do espaço da carroçaria e do container. A carroçaria para paletes é roletada e permite que os containers deslizem em seu interior. Isso facilita o embarque/desembarque, pois dispensa força física e ganha em agilidade, ou tempo e dinheiro.

Isso não significa, porém, que existam receitas prontas para todas as empresas. Segundo o consultor, cada uma deve adaptar-se às suas realidades estruturais e o momento econômico atual. Nesse ponto, o seminário “Como gerenciar uma empresa de transporte em época de crise”, promovido pela Price Waterhouse e Via Rethys procurou orientar os empresários para alguns cuidados administrativos.

Profissionalização como meta — Mesmo em momentos de crise ou transição econômica-política a profissionalização deve ser a meta da empresa. Essa foi a conclusão de Kamal Nahas, presidente do Grupo-Quimper e palestrante da Via Rethys, para quem as transportadoras devem abandonar as estruturas familiares. “A empresa deve ser administrada por

Nascimento: controle completo do veículo



critérios de competência e eficiência, pois em momentos de crise, só resistem e conseguem crescer as estruturas sólidas”, explicou.

Em reforço à essa tese, Antônio Pereira de Siqueira, diretor da Rajan e presidente do Setceb lembrou que, em épocas econômicas críticas, o primeiro corte feito pelas empresas é na área de recursos humanos. “Isso é perigoso”, atesta Siqueira que aposta no investimento na mão-de-obra para garantir a qualidade do serviço.

Trata-se da única atitude que contribui para qualificação da mão-de-obra do TRC permitindo atrair os profissionais de alto nível. A mesma opinião é defendida por Gilberto Cavichioli, engenheiro e coordenador do setor de manutenção da Etrell Transportes, quando este afirma que o TRC precisa investir urgente na mão-de-obra, pois o transporte hoje não tem condições de contratar profissionais de outros setores econômicos que pagam mais. “Estamos num círculo vicioso. Como não investimos em mão-de-obra contratamos o que é barato e está disponível e, com isso, prejudicamos a qualidade do nosso serviço. Logo somos impedidos de crescer e contratar profissionais competentes”, analisa.

Uma outra questão levantada por Felipe Barreto, diretor da Blitz Transportes está relacionada ao planejamento estratégico. Para ele, as empresas deveriam ter seus planos gerenciais traçados semestralmente e com revisões mensais para se adaptarem às mudanças econômicas. “O planejamento estratégico não deve ser feito apenas em momentos de crise; deve ser um instrumento diário de trabalho do empresário”, ensina Barreto.

Novos equipamentos — A preocupação com a profissionalização da mão-de-obra do setor também é justificada pelo crescente desenvolvimento tec-

nológico da indústria de implementos, caminhões e produtos para o transporte. São equipamentos caros e sofisticados que exigem cada vez mais mão-de-obra qualificada para operá-los. Exemplo dessa evolução pode ser notada com o lançamento pré-comercial em um seminário promovido pela Embratel de seu novo produto, o “Serviço móvel de comunicação de textos via satélite”.

Trata-se de um sistema que permite a comunicação de textos entre veículos e a transportadora. No caminhão é ins-



Seminário Sectran: os problemas do Rio



Via Rethys: preocupação com mão-de-obra

talado um aparelho transmissor/receptor de textos (semelhante ao fax, porém menor) e uma antena, enquanto que na empresa fica instalada uma central. As mensagens são transmitidas através de satélite, possibilitando detectar a posição do veículo em qualquer ponto do País, alertar contra roubos e seqüestros, além de facilitar a manutenção na estrada, e outros itens.

O “Serviço Móvel” estará disponível no mercado a partir de janeiro de 1991 e por enquanto o seu maior problema é o

preço proibitivo: cerca de US\$ 7 mil a US\$ 8 mil por aparelho. Mas, segundo a engenheira Maria de Fátima Nunes Nascimento, da Embratel, a empresa espera que com a produção em grande escala, esse custo seja reduzido. Também já estão sendo feitos contatos com Scania e Volvo para que o aparelho saia como opcional de fábrica, o que pode colaborar para sua massificação.

Rio em debate — Fugindo às questões globais que afetam todos os empresários de TRC do País, a Secretaria de Transporte do Rio promoveu o Seminário “Rio-90: Os desafios do transporte”. No primeiro dos quatro temas: “Novos parceiros para investimentos em transporte”, Willian Alberto de Aquino Pereira, diretor adjunto da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), mostrou a necessidade da iniciativa privada investir em obras públicas ao invés de esperar incentivos do governo. Depois, sob o título “Problemas de circulação dos trans-

portes no Rio de Janeiro”, o engenheiro Walter Porto Jr., abordou a necessidade de integração entre educação, engenharia de trânsito, fiscalização, legislação e política de transporte e para desafogar a cidade carioca.

O transporte de cargas urbanas excepcionais também foi tema de outra palestra defendida por

Wladimir Ferreira Salles, da Light. E, por último, o engenheiro Paulo Cesar Peterson Magioli, da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (FEEMA), apresentou o Plano de Contingências Regional de Atendimento de Acidentes no Transporte de Produtos Perigosos na Rodovia Presidente Dutra (PARE). O Plano é uma espécie de mutirão entre fabricantes e órgãos públicos no combate de acidente com carga perigosa no eixo Rio de Janeiro-São Paulo▲