



USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Agro Negócio

Data: 12/02/2013

Caderno: - / -

Link: <http://agro.gazetadopovo.com.br>

Assunto: Falta gente para transportar a produção

Falta gente para transportar a produção

O desafio da logística brasileira vai além da infraestrutura nos portos, rodovias e ferrovias. Especialistas e representantes do setor destacam que a falta de mão de obra especializada limita a expansão das atividades e gera um agravante no desafio de escoar a safra 2012/13. O problema é considerado antigo, mas está sendo potencializado com a nova lei dos caminhoneiros, que regula a jornada dos profissionais e demanda mais trabalhadores.



Gilberto Cantú, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná (Setcepar) explica que as empresas têm duas alternativas para seguirem a nova legislação. A primeira é programar paradas em pontos estratégicos. A segunda é trafegar com dois motoristas, em rodízio, o que gera mais despesas. “No primeiro caso a produtividade cai 30% e no segundo é necessário um repasse do custo adicional”, destaca. Ele salienta que as duas situações exigem mais trabalhadores nas transportadoras.

A Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) estima que existe um déficit de aproximadamente 50 mil motoristas de carga no país. Para Daniel Furlan Amaral, gerente de economia da instituição, o fato tem elevado o preço do frete. “Em alguns casos a alta foi de 40% desde junho do ano passado, e com a demanda crescente pode subir ainda mais”, pontua.

Daniela Bartholomeu, que integra a equipe técnica do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Esalq-USP, avalia que uma das explicações para a falta de trabalhadores é a desvalorização da profissão. “É algo cultural, os motoristas de hoje não querem o mesmo futuro para os filhos. Isso tem feito com que os jovens não tenham interesse em investir nessa carreira”, pontua.

A falta de gente é um problema que também atinge o modal ferroviário. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) calcula que serão necessários pelo menos 400 engenheiros ferroviários nos próximos anos. Na operação também existe demanda. A América Latina Logística (ALL) capacita internamente cerca de 400 maquinistas por ano para manter e ampliar as operações. Melissa Loqueta, gerente de gente da empresa, explica que o período de formação dos profissionais é extenso, o que exige planejamento prévio. “Para a safra deste ano começamos os treinamentos em setembro do ano passado”, diz.

Apesar dos efeitos imediatos serem negativos, Daniela pondera que a nova lei pode ser benéfica no futuro. “Mesmo com esse viés negativo agora, a regulamentação pode estimular a volta dos profissionais”, conclui.

ENTREVISTA

Mão de obra representa mais da metade do custo da operação portuária

Carlos Guimarães Filho

Edson Cezar Aguiar (foto), presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Paraná (Sindop)

A mão de obra necessária para carregar e descarregar os navios representa a maior parte do custo das operações portuárias no Porto de Paranaguá. De acordo com o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Paraná (Sindop), Edson Cezar Aguiar, esse gasto poderia ser menor, sem perder eficiência, se as equipes de trabalho fossem reduzidas. “No ano passado gastamos R\$ 60 milhões com os trabalhadores portuários avulsos”, diz. O dirigente explica que a evolução tecnológica das últimas décadas passou a exigir um número menor de trabalhadores.



Como funciona o sistema de trabalho dos avulsos?

Existem duas chamadas por dia, uma pela manhã e outra à noite. O trabalhador que tem registro no OGMO [Órgão Gestor de Mão de Obra] se habilita para o trabalho conforme a sua especialização.

Qual o peso desse trabalhador no custo da operação no Porto de Paranaguá?

Nos automóveis, a mão de obra representa 90% da operação, no açúcar e fertilizante 75% e nos contêineres cerca de 50%. As equipes que realizam a operação são definidas em convenção coletiva de trabalho e, em muitos casos, são superdimensionadas. Mas existe dificuldade na alteração pela postura intransigente de alguns dirigentes sindicais.

Quantos trabalhadores são realmente necessários para a operação?

Poderíamos ter equipes menores, com trabalhadores mais bem remunerados. Operações com 10 pessoas poderiam ser realizadas com duas, sem perder eficiência. A questão é que esse pessoal está há muito tempo no Porto. Mesmo com a evolução tecnológica, os sindicatos se negam a entender a realidade e a necessidade de redução das equipes. E não existe diálogo, sob a ameaça de paralisação das operações nos navios, o que geraria demurrage [multa paga pelo contratante da carga ao dono da embarcação quando a demora no porto ultrapassa o prazo acordado].

Outro problema é o passivo trabalhista. Quanto foi pago no ano passado?

Os operadores portuários gastaram R\$ 350 milhões em ações trabalhistas em 2012. Não somos contra ações legítimas quando o trabalhador tem direito. Porém, em muitos casos, ele assina um compromisso e dois anos mais tarde entra na justiça.

TREINAMENTO

Programas tentam qualificar trabalhadores

Fabiel Sales passou os últimos três anos trabalhando como operador de produção da América Latina Logística (ALL) em Ponta Grossa. Seu papel era colaborar na manobra dos trens que chegavam aos pátios da empresa. Agora ele frequenta a sala de aula e se prepara para virar maquinista.

O curso frequentado por Sales é promovido pela própria ALL e foi a solução encontrada pela empresa para amenizar o problema de falta de mão de obra qualificada. Melissa Loqueta, gerente de gente, relata que desde 2001 são formados cerca de 400 maquinistas por ano e que todos são absorvidos pela própria companhia. Treinamento semelhante também é promovido visando a formação de caminhoneiros.



O Serviço Social do Transporte (Sest) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) promovem gratuitamente um curso de 160 horas voltado à capacitação dos profissionais para o transporte de cargas. “Há lista de espera para as matrículas e cerca de 80% dos participantes saem empregados”, diz Rodrigo Battiston, gerente de uma das unidades do Sest em Vitorino. (IC)