

ESPECIAL TRANSPOSUL

Mudanças à vista: Transposul será bianual

Assim como lucra nos bons momentos, Albarello ressalta que, em períodos de crise, com o atual, o setor de transporte também busca soluções para a economia do Estado

Thiago Copetti, especial para o JC
✉ economia@jornaldocomercio.com.br

O empresário Delmar Albarello, fundador da Troca Logística, assumiu neste ano o comando do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística do Rio Grande do Sul (Setcergs) e responde pela organização da edição de 2025 da Transposul. Até então realizada anualmente, a feira não foi feita no ano passado devido aos muitos danos causados pela enxurrada de maio, na Capital e no interior do Estado. A partir de agora, reforça Albarello, a feira passará a ser bianual.

“A ideia é dar mais tempo para que as empresas se organizem para o evento e também para reduzir custos. Participar de uma grande feira como a Transposul exige planejamento e demanda um investimento alto”, explica o executivo.

Albarello também é presidente do Centro Empresarial do Porto Seco e vice-presidente do Banco de Alimentos de Porto Alegre. Empresário com longa trajetória no setor logístico, deu início à sua empreitada assim que deixou o Exército, no final dos anos 1970, aos 19 anos.

“Comprei um caminhão e a empresa era basicamente esse veículo e o kitnet onde eu morava. Neste ano, por sinal, comprei e trouxe para a empresa um caminhão igual ao que eu comecei a operar. Está todo sujo e empoeirado, mas é minha relíquia”, conta, emocionado, o executivo.

Em entrevista ao JC Logística, Albarello avaliou os impactos do tarifaço dos Estados Unidos sobre o setor e as empresas gaúchas, as tendências do mercado e as dificuldades do segmento - entre os quais os muitos danos das enxurradas de 2023 e 2024 no Estado.

JC Logística - O setor de

transporte de cargas atua em todas as cadeias produtivas e setores. Como a questão da tarifação norte-americano sobre produtos brasileiros pode afetar o setor?

Delmar Albarello - O Rio Grande do Sul foi o segundo estado mais atingido pelo tarifaço. Precisaremos, todos, de criatividade para ultrapassar essas barreiras. Se você encontra uma porta fechada, você tem que abrir outra. Mas a solução do tarifaço não é da noite para o dia que teremos. Mudar o mercado, mudar clientes, em exportação, é algo que demora. Esses setores mais atingidos precisam do apoio de outros empresários e de governo para que possamos,



Toda a cadeia econômica e produtiva participa do cenário quando ele está bom, assim como nos momentos de dificuldades, como este.

juntos, dar a volta por cima. Com um trabalho conjunto, ações coordenadas, com calma e tempo, é possível encontrar e substituir clientes internacionais. Claro que também somos afetados, especialmente quem atua com essas empresas que estão de acordo com a absurda tarifa extra de 50%. Esse fabricante não só exporta, mas também atende o mercado nacional. Se ficando fragilizado, precisa adotar várias ações, inclusive algumas que afetam o transportador que faz o circuito nacional. Toda a cadeia econômica e produtiva participa do cenário quando ele está bom, assim como nos momentos de dificuldades, como este.

Log - Quais as forças do setor para se equilibrar nesse momento?

Albarello - Os transportadores, na sua grande maioria, não atuam apenas no Estado. Atuam

em nível regional ou nacional. E aí um estado compensa o outro. E temos estados com a economia pujante, muito forte. É o exemplo do Espírito Santo. Era um dos que sempre tiveram dificuldades, mas está crescendo muito. O Ceará, igualmente, está crescendo muito. É o maior produtor de calçados do País. Santa Catarina cresce. Santa Catarina tem seis portos e todos com um volume bem bom. Costumo dizer que Santa Catarina é o Vale do Silício brasileiro, pelo seu crescimento. A dificuldade geográfica de Santa Catarina para a logística é que se trata de um estado estreito e comprido, eles superam com muito trabalho. Para cruzar Florianópolis, por exemplo, Santa Catarina criou um rodoanel que permite seguir adiante e evitar a capital e seu congestionamento. Criam uma alça muito prática, que desvia pela cidade de Palhoça e facilitou, muito, tanto o transporte de cargas dentro do estado como para quem sai do Rio Grande do Sul rumo a São Paulo, por exemplo.

Log - E onde estão as oportunidades para as empresas do setor? Para onde cresce o mercado?

Albarello - Depende do segmento. Tem a empresa especializada em carga líquida, a empresa especializada em cargas completas, a outra especializada em cargas fracionadas, em e-commerce, na linha branca e nos metais etc. Então, conforme o segmento e o perfil dela, vai encontrar regiões e nichos.

Log - No caso do e-commerce, por exemplo, o segmento do varejo cresce muito e tem no Estado um relevante centro de logística. Nessa área se tem ganhos também e oportunidade?

Albarello - No e-commerce, quem atua se especializou ou tem uma boa base nele, e tem perspectivas positivas. Sem dúvida nenhuma, é um setor que está crescendo muito. Mas tem dificuldades também trazidas pelo setor. No e-commerce há uma competição complicada, que é até difícil de falar, e que não deixou ao transporte de cargas condições de competir. Por quê? Porque as empresas de e-commerce operam



Delmar Albarello preside o Setcergs e é fundador da Troca Logística

com automóveis, com carros pequenos, com quem faz aplicativo. Esse motorista não tem que arcar com os impostos que uma empresa tem, não tem as taxas que uma empresa tem. É uma competição completamente diferente e, eu diria, difícil de acompanhar. É uma competição injusta, para não usar outros termos mais pesados. O Brasil tem muito disso. O pessoal encontra subterfúgios. E, quem trabalha dentro da linha, acaba sofrendo pênaltis. É uma competição desleal, vamos dizer assim. Mas o que estou dizendo não é contra essa pessoa que está fazendo esse serviço, mas do sistema. Então, o e-commerce surfa muito nessa onda.

Log - No Rio Grande do Sul, especificamente, tivemos estradas e pontes danificadas e mesmo completamente des-

truídas pelas enxurradas de 2023 e 2024. De que forma isso encarece o custo logístico e como o setor avalia o andamento da reconstrução?

Albarello - Criamos um conselho consultivo específico para tratar do tema dentro do Setcergs e com o governo. Estamos pontuando ao governo e ajudando com informações das regiões com maior dificuldade. Ainda tem muitas rodovias com dificuldade, que precisam de consertos, mas o problema maior são as pontes que foram levadas e isso custa caro. Além disso, há demora muito grande por parte dos órgãos de meio ambiente para autorizar obras, com uma burocracia muito longa. Temos recursos que precisam ser utilizados logo, senão, obrigatoriamente, quando terminar o prazo, tem de ser devolvido para Brasília. Estamos tentando ajudar o governo com essas informações e prioridades. Entre as rodovias, por exemplo, causa muitos transtornos às RSs- 287 e 285, que passam por São Borja, por exemplo. Lá é o extremo do Estado e onde ainda há muita dificuldade para se transitar. O secretário estadual de transportes, Juvir Costella, está sendo bem solícito, vamos dizer assim, mas também temos limitações de recursos, de condições e, repito, a burocracia também tem atrapalhado bastante.



O Rio Grande do Sul foi o segundo estado mais atingido pelo tarifaço. Precisaremos, todos, de criatividade para ultrapassar essas barreiras