

11/9/2017

Miguel Vieira de Castro - Presidente da APIBARRA «Incomoda-nos não ser ouvidos na tomada de decisões»

A poucos dias da realização da 6ª Conferência Apibarra com o tema “Simplificar para Liderar”, a Transportes em Revista falou com Miguel Vieira de Castro, presidente da APIBARRA, procurando saber o estado atual dos serviços de pilotagem e quais os desafios e caminhos que esta atividade e setor devem tomar para aumentar a eficiência dos serviços portuários, no que aos pilotos de barra diz respeito.



Transportes em Revista (TR) - “Simplificar para Liderar” é o tema da 6ª Conferência da APIBARRA. Qual a razão deste título?

Miguel Vieira de Castro (MC) - A APIBARRA nos últimos dez anos - não de forma regular como gostaria - tem vindo a organizar conferências, inicialmente com um cariz mais técnico e destinadas apenas aos pilotos. Quando em 2012, constatámos que, para nossa estranheza, tínhamos uma “má imagem” junto dos stakeholders, tomámos a opção de abrir as conferências ao exterior, de modo a que os utilizadores dos nossos serviços nos pudessem indicar o que estava a correr menos bem, para assim podermos melhorar. Um pouco estranho, não é?

Principalmente porque não somos nós que “gerimos” o negócio, mas sim as Administrações Portuárias. No entanto, confrontámo-nos com a necessidade de nos defendermos e tomámos a iniciativa. Lembro-me de um dos maiores críticos ao serviço me perguntar, quando lhe liguei para o convidar: “mas eu posso mesmo dizer tudo, falar abertamente?”

Claro que sim, e a verdade é que hoje temos uma relação de amizade pessoal e de estreita cooperação entre as instituições e, sobretudo, conclui-se que afinal o serviço de pilotagem não era assim tão mau. Demos largos passos na mudança da nossa imagem. Quando vejo colegas de outros países nas reuniões da EMPA – European Maritime Pilots Association e da congénere internacional, IMPA, com dificuldades com os armadores, e eu tenho a MSC - o 2º maior armador mundial - a defender os pilotos em qualquer fórum onde esteja presente, deixa-me orgulhoso do caminho que percorremos. Cada vez mais, apesar da especificidade da atividade, e creio haver colegas na minha empresa que ainda não sabem bem qual é, temos desenvolvido algum trabalho. Pena é que ainda não haja um total reconhecimento do mesmo, mas para lá caminhamos, nomeadamente com alguns embarques em que temos levado convidados. E devo referir que este é um trabalho em que a MSC, não só em Portugal, como também em Genebra, nos tem ajudado imensamente. Com as conferências abertas a todos os stakeholders sentimos que criámos uma “marca”; as pessoas começaram a perguntar quando é que iam haver mais conferências e foi aí que sentimos que devíamos aglutinar os parceiros à nossa volta, para melhorarmos os serviços marítimo-portuários no seu todo. Este ano, com a ajuda fundamental dos nossos sponsors, escolhemos o tema: “Simplificar para Liderar”! Acreditamos que, com a simplificação de processos, podemos melhorar imenso a eficiência e eficácia do sistema portuário nacional. Já foram dados muitos passos - e até temos alguma liderança quando comparados com Espanha - mas temos muito a melhorar.

TR - Como vê a Apibarra o desenvolvimento do sistema portuário nacional?

MC - Numa resposta curta, com muito bons olhos. Temos dado passos significativos com a criação da JUP – Janela Única Portuária, FUP - Fatura Única Portuária e JUL - Janela Única Logística. Além destas significativas melhorias processuais, tem existido por parte dos Governos de Portugal uma clara vontade de dinamizar os portos, tentando captar investimento privado que, juntamente com investimento público, possa potenciar o desenvolvimento da Economia nacional. São conhecidos os vários projetos, uns, na nossa opinião mais exequíveis do que outros, mas será sobretudo importante não entrarmos em megalomanias que muito dificilmente terão retorno no investimento. Seguramente há mais investidores, se bem que de menor dimensão, e que também deveriam ter uma palavra a dizer. No entanto muitas vezes caem nas malhas burocráticas e acabam por não conseguir levar os seus projetos avante, como por exemplo, no setor da reparação naval.

TR - Que contributos poderão dar os stakeholders para a inclusão de processos que aduzam valor económico?

MC - Temos que falar “uns com os outros”. Sobretudo há a necessidade de conhecer o setor na sua íntegra; existe a ideia que sabemos tudo acerca do “negócio dos outros”, mas na realidade não detemos o conhecimento global, não sabemos as dificuldades e obstáculos que uma simples e inofensiva ação pode causar negativamente noutra stakeholder. Assim,

da mesma forma que metemos alguns stakeholders a subir escadas, devíamos também ir aos escritórios, terminais, armazéns “uns dos outros”. Temos de chamar pessoas fora do setor, com uma visão mais desempoeirada e sem vícios, para percebermos se estamos a ir no bom ou no mau caminho. Outro aspeto que nos parece crítico é a simplificação e uniformização da informação, que é aliás o objetivo desta conferência. Ainda na última newsletter do Porto de Roterdão, o maior da Europa, este era o tema em destaque, algo que este porto tem vindo a trabalhar com outros portos, armadores e organizações, de modo a criarem informação uniforme e sempre disponível. Em Portugal, já temos a JUP fortemente instalada, mas, quanto a nós, ainda peca por um aspeto, que limita a sua eficiência: a qualidade da informação introduzida. Por exemplo, como conseguem os serviços de pilotagem planear os serviços quando os ETAs e ETDs não são devidamente atualizados? Ou como podem os terminais otimizar a sua operação se não tiverem informação dos atrasos nas manobras em termos reais?

Um atraso, numa manobra, tem repercussões na operação de um terminal, num transportador, para as autoridades, etc, que depois vai ter implicações num outro terminal, manobras e vice-versa.

Outro aspeto é a burocracia. Faz sentido os pilotos levarem uma folha para bordo para o Comandante assinar ou as autoridades fazerem questão de em alguns portos entregarem documentos físicos?

Não podemos fazer como em Barcelona onde com uma pequena aplicação no telemóvel podemos iniciar imediatamente o processo de faturação?

Não podem as autoridades uniformizar procedimentos para não serem diferentes de porto para porto?

Trabalhamos em rede, mas tendemos a esquecer-nos. Uma ineficiência, por mais inofensiva que seja, vai ter impacto de alguma forma num outro stakeholder, mas o contrário também é verdadeiro, não temos claramente enraizado o facto de trabalharmos em rede!

Outro exemplo: Quando será que nos vamos organizar e ter o Cluster do Mar Português? São poucos os eventos onde não é mencionado o estudo do saudoso Prof. Hernâni Lopes, mas onde está a organização, a estrutura, o agente dinamizador, “O braço armado”?

Veja-se o exemplo do trabalho desenvolvido pelo meu colega francês Frédéric Moncany, no Cluster Maritime Français. É uma verdadeira organização, não é apenas um conceito, e isso faz toda a diferença. Em Portugal, temos iniciativas louváveis como o Observatório ou o Barómetro Leme, mas quem executa, quem interage, quem facilita, quem estimula o contacto, quem proporciona as sinergias?

Seguramente um verdadeiro Cluster do Mar responderia a estas questões e iria trazer um aumento do valor económico não só dos portos, mas de toda a indústria do mar.

TR - Os serviços de pilotagem existentes têm capacidade para responder ao crescimento da procura que os portos nacionais têm tido?

MC - Sim, claro que sim. Tem sido feito um enorme esforço por parte dos pilotos a título

individual no cumprimento dos seus deveres e das Administrações portuárias para garantirem a manutenção de um serviço de excelência. Por outro lado, até em Sines este ano o número de navios tem vindo a diminuir, o que reduz o número de manobras, embora em termos de arqueação e carga movimentada, a nível nacional, tenhamos vindo a ter acréscimos significativos. Verificou-se também algum reforço dos quadros em alguns portos e a reposição de efetivos noutros. Os resultados que temos dos questionários aos serviços, que fazemos no âmbito dos sistemas de gestão de qualidade, também são muito positivos.

TR - O que preconizam para melhorar a gestão da atividade?

MC - Claramente temos que apostar na agilização de procedimentos, na melhoria da troca de informação, na gestão dos recursos humanos e diversos equipamentos fundamentais ao exercício da atividade. Os dois primeiros aspetos já foram referenciados anteriormente, temos que fazer a nossa parte, mas os restantes stakeholders têm também fortes responsabilidades. A gestão dos recursos humanos é outro aspecto crítico. Até agora temos encontrado sempre candidatos mas, com a dificuldade que existe em embarcar para os alunos que concluem a Escola Náutica, não se auguram boas perspetivas para o futuro. Fala-se muito no país de marinheiros, em Portugal e o mar, etc., mas onde os formamos? Existe uma necessidade enorme de encontrarmos local para o estágio obrigatório no cumprimento com os requerimentos da IMO através do STCW. Temos dois navios na bandeira convencional e perto de três centenas no registo do MAR mas, curiosamente, não existe nenhuma obrigatoriedade de acolherem os praticantes. Assim vai ser difícil continuarmos a ter candidatos para pilotos de barra, ainda para mais quando as admissões são “cíclicas”. A grande maioria dos colegas encontra-se entre os 50 e 60 anos de idade, quando se reformarem, terão que ser substituídos por um número considerável de pilotos num curto espaço de tempo e em número considerável. Os recursos materiais são outro aspeto crítico. Os portos têm sido sujeitos a fortes restrições orçamentais o que conduz a algumas dificuldades em termos de operacionalidade das lanchas de pilotos, entre outros. Em boa verdade, têm sido feitos nos últimos anos alguns investimentos, alguns deles subsidiados pela União Europeia, mas a verdade é que ainda existem nos portos nacionais lanchas com mais de 50 anos a operar.

TR - Que novas capacidades têm de existir para a prestação de melhores serviços de pilotagem?

MC - Temos que apostar claramente na formação e nas novas tecnologias. A formação em novas tecnologias é crítica bem como as questões comportamentais. Dou um exemplo: é do conhecimento geral que os navios não param de evoluir e poucas são as situações em que são feitas simulações prévias para as manobras. Muitas vezes manobramos por “tentativa e aproximação” o que traz riscos e ineficiências. Recordo-me que em Sines fazíamos manobras com quatro rebocadores no Terminal XXI, quando hoje, com navios muito maiores, fazemos com apenas um rebocador, ligeiramente mais potente. Eventualmente, se

tivessem feito simulações iniciais poderíamos ter otimizado as manobras. Depois coloca-se a questão de a quem cabe pagar esta formação, neste caso específico. As formações nas áreas comportamentais também são críticas, como por exemplo o Maritime Resource Management. Temos que estar preparados para lidar com situações inesperadas, perceber como reagimos e como deveríamos reagir, e hoje, cada vez mais, perceber as diferenças culturais. É muito diferente fazer uma manobra com uma tripulação dinamarquesa, grega, filipina, chinesa, indiana ou do Myanmar. E sim, podemos encontrar todas estas tripulações juntas num só navio, ou “saltarmos” de um navio para o outro onde os comportamentos são totalmente diferentes. Claramente temos de estar treinados para estas situações sob pena de ocorrerem acidentes por falta de comunicação.

TR - A atividade exige grande capacidade física por parte dos pilotos, no entanto a idade média dos profissionais é elevada. Qual a solução para a inversão desta tendência?

MC - Efetivamente a condição física dos pilotos é um aspeto fundamental da nossa atividade profissional, e nem sempre está relacionada diretamente com a idade. Por exemplo, temos uma incidência considerável em termos de hérnias discais, em diferentes faixas etárias. Por outro lado, como é do conhecimento geral, as maleitas físicas agravam-se com a idade. Qualquer um as sente, quanto mais numa atividade física tão exigente. Neste momento ainda não se fez sentir muito, mas vai acabar por acontecer. Há uns anos, sendo os pilotos dos mais antigos funcionários públicos, sempre surgiram incentivos à reforma antecipada que, em regra geral, foram utilizados por todos os que tinham condições para aceder. Não foram muitos os que esperaram pela idade obrigatória da reforma (como funcionários públicos tinham-na), e ainda existia alguma possibilidade de gestão dos pilotos, como por exemplo em Lisboa, onde se limitavam os embarques em Cascais a uma determinada idade, ou até no interior do rio. Hoje em dia já não é possível, pelo que teremos de encontrar outras soluções. Não existindo soluções a curto prazo dificilmente haverá uma inversão nessa tendência.

A nossa condição física e psicológica é algo que muito preocupa a APIBARRA e os seus associados e como tal estamos em vias de assinar um protocolo para um estudo, inovador em termos mundiais, com a Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa.

TR - Como se pode rentabilizar o conhecimento dos pilotos há mais tempo no ativo e com menores capacidades físicas para o serviço?

MC - Essa é a “one million dollars question”. Temos um vínculo com a Administração Portuária, uma larga maioria de nós possui Mestrados e Licenciaturas noutras áreas, o que facilmente poderia levar-nos a pensar que rapidamente seríamos integrados noutras atividades das Administrações Portuárias, mas a verdade é que também “em terra” se tem vindo a “cortar” postos de trabalho, o que torna a integração de todos os pilotos, com incapacidade física, pouco real, e não se julgue que este facto acontece por falta de

capacidade técnica, pois há colegas que hoje já desempenham cargos de Direção nas AP's, independentemente da sua condição física. Existe mesmo a dificuldade de “criar” uma outra função para alguém que já não tem aptidão física para embarcar. É algo que num futuro próximo terá que ser discutido com as Administrações Portuárias, pois é um problema de ambas as partes. Neste momento, além de algumas intervenções dos sindicatos com poucos resultados, dá ideia que se está a “empurrar o lixo para debaixo do tapete” ou até mesmo “enterrar a cabeça na areia”. Em termos gerais, sentimos que apesar da mais valia que podemos ser em termos técnicos, que muitas vezes não somos ouvidos na tomada de decisões a nível local, nem tão pouco a APIBARRA a nível nacional o que nos deixa algo incomodados.

TR - A tecnologia está em constante evolução. Como classifica a formação contínua dos pilotos?

MC - Numa palavra: INEXISTENTE, de forma contínua, estruturada e estendida a todos os portos. Tem sido o meu maior fracasso, pois há alguns anos que faço parte da Direção e sempre foi a nossa bandeira, juntamente com a questão das cédulas, certificados e responsabilidade civil e criminal dos pilotos. Por incrível que pareça, a última greve que todos os pilotos fizeram de norte a sul, deveu-se à falta de formação, cédula marítima e certificados STCW. Imediatamente depois da greve, conseguiram-se reuniões com a Secretaria de Estado do Mar, onde debatemos cerca de um ano (a APIBARRA apenas dando aconselhamento técnico, a convite dos sindicatos, uma vez que não tem funções de cariz sindical), sendo que com a mudança do Governo e alguns ajustes que faltavam fazer por parte dos sindicatos, fizeram com que essa necessidade imperiosa “caísse por terra”. O ridículo da questão é que existe uma recomendação da IMO, a A960, que estabelece os requisitos mínimos para a formação inicial e continuada dos pilotos. Recomenda que os Estados a implementem, mas tem sido opção do IPTM e agora da DGRM, entenderem que como se tratam de recomendações, não devem ser tornadas vinculativas. Por seu lado as Administrações Portuárias, bem como a Administração Marítima não a tornam obrigatória, vão em alguns casos, fazendo alguma formação “avulso”, mas não cumprindo na integra com as recomendações da Resolução IMO A960. Outras como nem sequer têm recursos, não dão formação vocacionada para os pilotos. A cédula marítima e os certificados são outra “guerra” associada à formação. Para concorrermos como pilotos, temos que ter esta documentação válida, mas assim que começamos a trabalhar perdemos a mesma. Mal comparado é como sermos admitidos como condutores da “Carris”, mas depois de começarmos a conduzir perdemos a carta de condução... Caímos no ridículo de nem o certificado de VHF termos válido, quando o utilizamos todos os dias, no extremo estamos sujeitos a ser multados... O STCW permite que a Administração Marítima reconheça algumas atividades como equivalentes ao serviço de mar, como fazem em Espanha, Itália, Reino Unido, Noruega e tantos outros países, mas em Portugal, temos que ser sempre mais extremistas!

Com o novo Diretor Geral da DGRM encetámos conversações em Julho, mas apesar da muito boa vontade e entendimento das nossas aspirações, até à data ainda não tivemos resultados positivos. Acreditamos que será desta, que conseguiremos levar o navio a bom porto. Aliás, a exclusão dos pilotos do futuro Regulamento de Inscrição Marítima, que se encontra em revisão há algum tempo e para a qual ainda não fomos consultados, ou no caso de manterem esta situação relativa aos certificados STCW e formação, creio que poderá vir a ter repercussões muito negativas. Somos os primeiros embaixadores dos portos, a primeira pessoa com quem o comandante “desabafa”, operamos a qualquer hora do dia ou da noite, fim-de-semana, Natal, Ano Novo, com frio, chuva, vento e sol, damos o nosso melhor, garantimos a segurança, aumentamos a eficiência dos portos, defendemos as populações e o meio marinho de poluição, contribuímos para o diálogo entre todos os stakeholders, mas não podemos ficar satisfeitos com situações que se arrastam ad aeternum, mostrando claramente uma falta de consideração pelo serviço de pilotagem o que claramente não merecemos.

por José Monteiro Limão e fotos de Bernardo Pereira

Por:

Fonte: