

1/25/2018

Pacote Rodoviário ANTRAM alerta para transporte europeu caótico

Algumas das medidas que fazem parte do Pacote Rodoviário, apresentado em junho pela Comissão Europeia, estão a ser alvo de inúmeras críticas, nomeadamente dos transportadores rodoviários europeus de países periféricos europeus, como Portugal e Espanha. A diretiva do destacamento e dos tempos de descanso são os principais alvos.



Em junho, a Comissão Europeia apresentou um conjunto de oito iniciativas legislativas com especial incidência no transporte rodoviário de mercadorias e que têm como objetivo, refere Bruxelas, *“melhorar o funcionamento deste tipo de transporte no espaço europeu, reforçar o emprego e as condições sociais dos trabalhadores, assim como promover a interoperabilidade ao nível do pagamento de portagens na Europa”*. No entanto a implementação destas medidas, também conhecidas como “Pacote Rodoviário”, trouxeram à tona o clima de guerra-surda que se viveu durante anos no setor a nível europeu.

De um lado, os países do eixo central europeu e os países escandinavos; do outro lado, os países periféricos do ocidente e do leste europeu. Resumindo: de um lado, os países “ricos” e do outro os “pobres”; de um lado os países de atravessamento e do outro os países cujas empresas transportadoras os atravessam. Para uns, o Pacote Rodoviário irá trazer uma mobilidade mais limpa, social, justa e competitiva. Para outros – muitos – significará a falência e o caos.



Uma das medidas que está sob um fogo de críticas é a chamada *“diretiva do destacamento”*. A Comissão propõe que os motoristas sejam considerados trabalhadores destacados se gastarem pelo menos três dias num determinado mês civil no território de um Estado-membro. Todas as operações de cabotagem (ou seja, as entregas no Estado-Membro “A”) serão consideradas como destacamento de trabalhadores a partir do primeiro dia, independentemente da sua duração. As propostas da Comissão defendem o princípio da *“igualdade de remuneração por trabalho igual”*, ao mesmo tempo em que são proporcionais, de modo a não criar cobranças administrativas adicionais para os transportadores e motoristas.

Ora, a ANTRAM, pela voz do seu vice-presidente, Pedro Polónio, foi a Bruxelas dizer durante uma audiência que decorreu no Parlamento Europeu, que a aplicação da proposta de revisão da diretiva de destacamento *“poderá conduzir ao caos no setor do transporte europeu”*. O administrador da Patinter sublinhou ainda que *“a diretiva abrange a deslocação de um trabalhador de um país para outro, não podendo a norma ser utilizada para regular a atividade de um motorista internacional, que atravessa, todos os dias, inúmeros países”*. Para Pedro Polónio *“a agravante da revisão centra-se, sem dúvida, na falta de racionalidade na aplicação a países periféricos, como é o caso de Portugal, cujos motoristas têm de atravessar mais do que um país para chegar ao destino final”*, adiantando que *“os nossos motoristas fazem, no âmbito do seu trabalho, deslocações em que são obrigados a passar pelos países, no entanto, é no seu país – onde está a sua família e para onde têm de voltar – que vivem”*.

ANTRAM rejeita proibição de descanso nas cabines

Outra das medidas que está a causar discussão é a proibição de descanso nas cabines dos camiões. A proposta apresentada no Pacote Rodoviário não altera as regras existentes ao nível dos tempos de condução e repouso, mas decide torna-las mais flexíveis. Assim, por mês, são obrigatórios dois períodos regulares de descanso de 45 horas e por semana dois períodos reduzidos de descanso 24 horas. Os tempos de repouso terão, obrigatoriamente, de ser feitos fora da cabine do camião e o motorista terá de regressar a casa uma vez por

mês. O alojamento do motorista terá de ser providenciado pelo empregador.

Na audiência feita no Parlamento Europeu, o representante da ANTRAM rejeitou a proposta de alteração do Regulamento 561/2006, na parte em que se proíbe o descanso semanal regular do motorista a bordo das cabines do camião, defendendo que *“não se pode retirar os motoristas das cabines, porque essa é a sua segunda casa”*. Além disso, *“a maior parte dos parques de estacionamento europeus não possuem infraestruturas que permitam aos motoristas dormir fora do camião”*, adiantou.

Polónio referiu que *“Portugal transporta 21 mil toneladas de mercadoria por quilómetro e, desse valor, 65% refere-se ao transporte internacional”*. E acrescentou: *“Portugal representa 3,4% do setor a nível europeu, um valor superior ao registado, por exemplo, por França”*.



IRU contra diretiva europeia sobre transporte combinado

A IRU – International Road Union, organização que representa o setor do transporte rodoviário em mais de 100 países, também já veio a terreiro criticar a revisão da normativa europeia relativa a outra das medidas inscritas no Pacote da Mobilidade: a diretiva do transporte combinado, que refere a intenção de retirar cada vez mais camiões das estradas europeias e transferir as respetivas cargas para outros modos de transporte, nomeadamente ferrovia e transporte marítimo de curta distância.

A IRU salienta que nos últimos 25 anos as políticas de transferência modal levadas a cabo pela Comissão não tiveram sucesso e que muito pouco foi feito para permitir a transferência das cargas, de modo a permitir mais eficiência e competitividade a todos os intervenientes da cadeia logística. Para aquela entidade, a solução deveria passar pelo incentivo à

utilização de veículos euromodulares (mega-camiões) no segmento do transporte combinado, reduzindo assim o número de camiões a circular nas estradas.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: