

2/27/2018

Gustavo Paulo Duarte – Presidente da ANTRAM Falta profissionalização no setor do transporte rodoviário de mercadorias

A profissionalização é um dos principais desafios que o setor do transporte rodoviário de mercadorias vai enfrentar nos próximos anos. Em entrevista à Transportes em Revista, o presidente da ANTRAM, Gustavo Paulo Duarte, alerta para as dificuldades que o Pacote Rodoviário da Comissão Europeia irá trazer ao setor em Portugal e mostra-se contra a política de baixos salários que é praticada e que tem reduzido significativamente o número de profissionais do volante.



Transportes em Revista – Como caracteriza o atual estado do setor do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal?

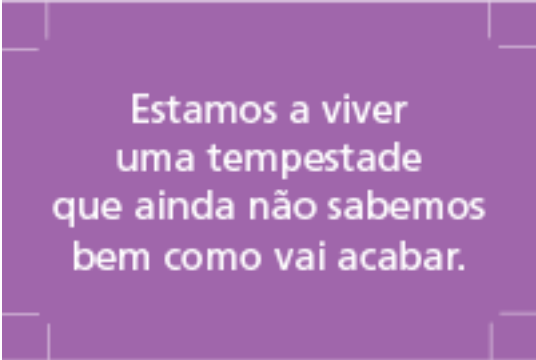
Gustavo Paulo Duarte – Há cerca de um ano iniciei o meu segundo mandato à frente da ANTRAM e durante este tempo já passei por algumas realidades e fases, como a crise e o período pós-crise, que me levam a concluir que o setor está a sofrer profundas mudanças. No setor do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal falta profissionalização. Vive muito do “é assim que eu faço” e o “era assim que fazia”; isso vai ter que mudar porque as imposições que estão a aparecer, as exigências da regulação e a competitividade que existe entre as empresas nos países e na Europa, obrigam a um maior profissionalismo. Hoje estamos a viver em estado de euforia...mas que não é no melhor sentido. Voltou a haver dinheiro na economia, o setor financeiro está novamente a cometer os mesmos erros

crassos e a libertar dinheiro, volta a haver muito investimento em frotas, e para mim isto é um balão de euforia. Quando há linhas de financiamento tudo fica melhor, e muitas empresas vivem disso. No passado, muitas empresas compravam camiões a pronto porque geravam dinheiro suficiente para fazer esse investimento. Hoje, a maioria das empresas em Portugal tem uma estratégia económica baseada em financiamento. Ganhámos alguma aversão ao crédito, é verdade, mas passou-se a viver de “braço dado” com empresas financeiras. Porque, desde sempre, habituamo-nos a passar valor diretamente para os clientes. As empresas bateram no limite mínimo de rentabilidades, o que criou alguma barreira ao seu desenvolvimento, porque estas têm medo de crescer e de investir. As grandes empresas do setor continuam a viver com a banca, porque este setor tem a felicidade, ou infelicidade, de ter os produtos financeiros que a banca mais quer vender – porque o risco é menor – e que são o leasing, renting, factoring e confirming. Essa facilidade de aceder a estes produtos financeiros cria uma ilusão que me preocupa bastante.

TR – A famosa “retoma” económica e financeira não se sente no setor?

GPD – Estamos a viver uma tempestade que ainda não sabemos bem como vai acabar. Por um lado, voltou a existir oferta no mercado. Há dois anos, por exemplo, não havia oferta de camiões e as empresas tiveram de reduzir as suas frotas por dificuldades financeiras. Por outro, temos uma falta de motoristas que é real e preocupante.

Se olharmos para os EBITDA da maior parte das empresas portuguesas, e não só deste setor, chegamos à conclusão de que são baixos. As empresas não estão a conseguir ter capacidade para gerar e reter valor para investimentos de capital próprio e para reinvestimentos. Há negócio mas não há valor e estamos a colocar-nos a jeito para crescer com financiamento bancário. Basta haver um “solução” na economia e volta a haver excesso de oferta, os preços começam a baixar e as empresas voltam a entrar em modo de sobrevivência, como aconteceu num passado muito recente. Continuamos a ter um setor muito atomizado, em que muitas empresa têm vindo a desaparecer...



Estamos a viver
uma tempestade
que ainda não sabemos
bem como vai acabar.

TR – De que forma a crise económica, entre 2009 e 2013, afetou o setor? Desapareceram muitas empresas nesse período?

GPD – O ano de 2009 foi o melhor de sempre neste setor. Já 2010 foi o pior. Nesse ano, o mercado caiu tanto que foi a maior crise que se viveu no setor dos transportes nos últimos 20 anos. Obviamente que afetou brutalmente as empresas. Somos prestadores de serviços

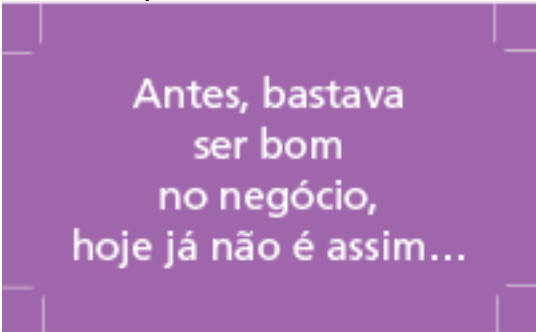
que transporta valor e se a economia está em crise, conseqüentemente, nós, que transportamos aquilo que a indústria produz e que a economia compra e vende, também estamos. Se o mercado não crescer ou existir uma inversão do crescimento, isso irá afetar-nos diretamente.

TR – Esta direção tem mais dois anos de mandato. Quais os principais desafios que a ANTRAM irá enfrentar neste período?

GPD – Como já disse, a profissionalização do setor é algo que temos defendido inequivocamente e que poderá ajudar a resolver todos os outros desafios que teremos de enfrentar. Antes, bastava ser bom no negócio, hoje já não é assim...

TR – Mas quando fala de profissionalização das empresas está a falar exatamente de quê?

GPD – Capacidade de gestão, capacidade analítica e financeira. Temos de ser mais profissionais a gerir o nosso próprio negócio. É preciso saber fazer contas, construir um preço, medir as aleatoriedades do transporte. Se eu perceber que a profissionalização vai dar capacidade às empresas de transporte para analisarem o seu mercado, o seu cliente e o seu preço, todo o setor ficará melhor porque não há destruição de valor. Muitas das empresas que fecharam, andaram vários anos a prejudicar o setor e se calhar levaram atrás algumas empresas que, por exemplo, sabiam fazer contas, mas que deixaram de ter mercado por isso mesmo!



Antes, bastava
ser bom
no negócio,
hoje já não é assim...

TR – A ANTRAM já chegou a ter cerca de cinco mil associados mas nos últimos anos esse número caiu para menos de metade. Qual o motivo?

GPD – Não posso considerar associado uma empresa que não paga as suas quotas há mais de dois anos. Agora temos cerca de dois mil associados. Dantes pensava-se que para ter representatividade era necessário ter muito associados. É verdade, mas a associação tem em primeiro lugar de ter um papel ativo na defesa dos associados que representa. E hoje temos cerca de dois mil associados ativos que encaram o trabalho desenvolvido pela ANTRAM como algo muito positivo para o setor.

TR – Durante muitos anos existiu a ideia de que a Antram só defendia as empresas grandes e deixava as pequenas de lado...

GPD – Essa ideia tem de ser desmistificada. E temos vindo a fazer isso nos últimos anos.

Aliás, lutámos por medidas que tinham como principal objetivo defender os “pequenos”. Veja-se, por exemplo, o caso do gasóleo profissional, que é uma medida que ajuda diretamente as pequenas empresas. Também temos vindo a prestar ajuda e a defender empresas que têm dificuldades de gestão, na formação e em tudo que tenha a ver com mais profissionalismo.

TR – Há pouco falou sobre a falta de motoristas no setor. Porque é que a profissão de motorista de transporte rodoviário de mercadorias não é atraente?

GPD – Por vários motivos. Em primeiro lugar devo dizer que a Antram está no bom caminho para uma renegociação, a curto prazo, do contrato coletivo de trabalho. Portanto, estamos a defender os motoristas. A associação quer aumentar ordenados e entende que a redução real de motoristas advém de 30 anos sem negociações. Porque o motorista é cada vez mais responsável e menos reconhecido. Eu lembro-me de ouvir dizer que o motorista era a peça mais barata do camião. A Antram pensa exatamente o contrário. Não é uma peça e é a parte mais importante do transporte.



TR – Como se inverte esta tendência? Passa apenas pelo aumento de ordenados?

GPD – Não, existem outras componentes que podem ajudar. A Antram pensa que existem três vertentes que podem ajudar a solucionar este problema. A retenção dos motoristas na profissão é essencial, mas só se consegue se esta for valorizada. E pode sê-lo de várias formas, por exemplo, através de campanhas de sensibilização junto de várias entidades públicas e privadas. Porque é que não podemos fazer uma campanha juntamente com a ANSR para que se houver alguma dificuldade na estrada as pessoas possam pedir ajuda aos motoristas? Eles têm o know-how técnico e podem ajudar de imensas formas quem tem problemas. Mas a profissão tem de ser reconhecida. E as pessoas têm de perceber que aquela ideia que tinham do “camionista” já não é real!

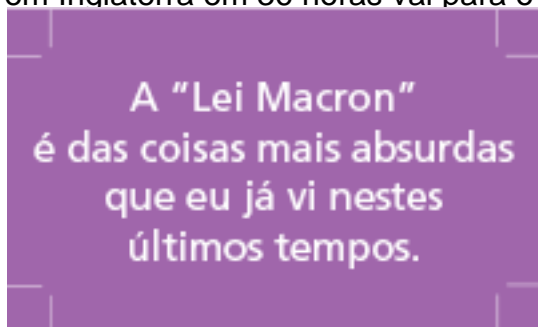
Por outro lado, as empresas também têm que ter melhores práticas. Há que investir em frota e retirar os camiões velhos e poluentes das estradas, porque estes dão má imagem ao setor. Mas também têm de existir apoios ao investimento e penalizar quem menos investe.

TR – E porque é que esses apoios não existem?

GPD – Nós temos tentado passar essa mensagem ao Governo. Mas faz sentido que um transportador que tenha a frota mais recente e menos poluente pague numa portagem o mesmo que um camião com 30 anos? Têm de existir medidas de diferenciação positiva, como existem no norte da Europa. Quem melhor faz, deve ser menos penalizado.

TR – Como é que as políticas de transporte europeias irão afetar as empresas portuguesas? A apresentação do Pacote Rodoviário, no ano passado, terá graves repercussões na atividade. A Antram já declarou que, por exemplo, a revisão da diretiva do destacamento poderá provocar o caos no transporte europeu...

GPD – Esse é o maior desafio de todos. As exportações que são realizadas por camião, tipicamente, não são de valor acrescentado. Estamos a falar de matéria-prima (como o papel, a madeira ou cimento), frutas e legumes, vinho, entre outras. Por exemplo, uma salada custa 0,25 euros o quilo. Se o transporte custar mais 400 euros do que aquilo que hoje custa, o exportador vai deixar imediatamente de vender saladas. Este é o caos! Estas pequenas diferenças, em que o salário do motorista vai ter um impacto direto, irão afetar profundamente o setor das exportações em Portugal. Pode-me dizer que esses produtos podem ir de barco ou comboio. Pois é, mas se uma caixa de morangos não estiver em Inglaterra em 36 horas vai para o lixo. O que nós conhecemos hoje vai mudar!



TR – Mas está em desacordo com o Pacote Rodoviário?

GPD – Não, faz todo o sentido, mas têm que se criar regras. E, cada vez mais, penso que em Bruxelas não entendem este setor. Mas desde quando é que o transporte internacional de mercadorias é destacamento? Um motorista vai para Inglaterra e tem de atravessar França, por obrigação, onde fica três dias. Não me digam que isto conta para destacamento. Isto é transporte transfronteiriço. Os motoristas não passam um mês nesse país e não vivem de acordo com o custo de vida desse país. Não, ele vive em Portugal e volta para Portugal. E a nossa dificuldade é fazer passar esta mensagem à Comissão Europeia. E porquê? Porque fomos colocados no mesmo "pacote" dos países de Leste, como a Roménia, a Bulgária e a Lituânia, que utilizam da pior maneira o destacamento. E aqui entra a questão das letterbox companies. Há empresas francesas que criam empresas nesses países, contratam os motoristas e utilizam-nos para fazer os serviços que sempre fizeram... mas em França. A DG MOVE já nos disse que este é o tema mais "quente" dos últimos 30 anos na Europa, porque toca na génese da própria Europa que é a livre circulação. E ninguém quer

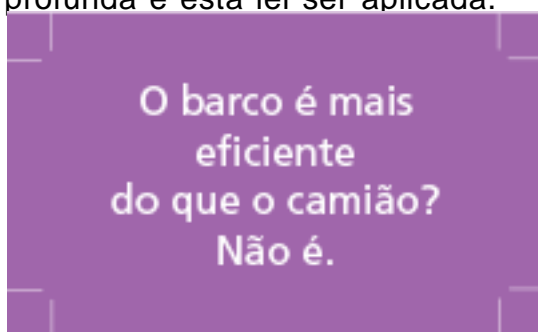
decidir. Depois vemos países como França e a Alemanha a tomar decisões unilaterais.

TR – A Antram vê com bons olhos que alguns países, como o Luxemburgo, tenham suspenso as regras do destacamento até existir uma decisão final da Comissão, para aplicação da diretiva?

GPD – Vejo, claro. Isto só prova que há países que têm mais peso na Europa do que outros. Acha bem, não estar ainda nada decidido e haver países que já aplicam leis? Qualquer país de bom senso dizia: muito bem, se isto está a ser discutido vamos parar, discute-se onde temos de discutir, e o que ficar decidido é aquilo que aplicamos. Isto é o bom senso...

TR – Mas a Comissão já recuou a esse nível...

GPD – Porque já perceberam... não tenha dúvidas nenhuma que isto aplicado a sério... sabe qual é o país que mais sofria? Era França. Porque as empresas paravam todas na fronteira e não entrava lá um litro de leite. França tem uma necessidade muito maior do exterior do que aquilo que se pensa. Em dois dias ia ser o caos! Isto é uma matéria de fundo e não pode ser tomada levianamente como foi. A “Lei Macron” é das coisas mais absurdas que eu já vi nestes últimos tempos. Não faz sentido nenhum haver uma discussão tão profunda e esta lei ser aplicada.



TR – A Antram está de acordo com o que foi proposto sobre as letterbox companies?

GPD – Mais que de acordo. É uma vergonha o que se passa em Portugal. Abrem-se empresas gigantes, com 1.600 motoristas, que não passam dez minutos em Portugal. É uma vergonha o IMT não ter capacidade, nem vontade, de fazer alguma tipo de ação sobre isto. A fiscalização em Portugal sobre esta matéria é nula. O IMT é o grande responsável pela desregulação do nosso setor.

TR – Outra das diretivas criticadas pela Antram está relacionada com a questão do descanso semanal a bordo dos veículos. Alguns países, inclusive, já suspenderam essa regra. No caso do transporte internacional e das empresas portuguesas, esta regra irá afetar bastante os tempos de descanso semanal e os custos finais do serviço...

GPD – Se nós criarmos uma cabotagem como deve ser, essa lei não precisa de ser aplicada, porque o camião ao fim de três semanas regressa ao país. Regule-se aquilo que já existe, não se invente destacamento onde ele não tem de existir, regule-se a cabotagem e

resolve-se o problema todo. Não há condições para ser aplicado aquilo que está pensado ser aplicado. Fale com qualquer motorista... Então não se fala com os profissionais? Pergunte-se onde é que eles preferem dormir? Num motel à beira da estrada ou num camião com todo o conforto e onde têm os seus pertences?

TR – A ANTRAM tem feito algum trabalho a nível europeu com outros países para a revisão do Pacote Rodoviário da Mobilidade. Sente que a ANTRAM, neste momento, é a única entidade em Portugal que está a lutar por isso? Qual é a relação e o feedback que têm da Tutela?

GPD – Se cada vez mais nós falamos em mobilidade, interoperabilidade, multimodal... acha normal, pela primeira vez num Governo Constitucional em Portugal, não haver secretário de Estado dos Transportes?

TR – Já sabem por quem são tutelados?

GPD – Eu sei, mas tive alguma dificuldade em perceber. Os transportes rodoviários de mercadorias são tutelados pelo Ministério das Infraestruturas; o transporte rodoviário de passageiros pelo Ministério do Ambiente e o transporte marítimo e portos é tutelado pelo Ministério do Mar. Mas isto faz algum sentido? Como é que eu posso ser defendido no sítio certo, se há pessoas que não fazem ideia do que se passa? Se me perguntar se estou defendido pela Tutela, a minha resposta é...não!. A Antram fez os seus caminhos, falou com uma eurodeputada, fomos a Bruxelas, ao Parlamento Europeu, aliás, foi a primeira vez que uma associação portuguesa foi ouvida no Parlamento Europeu. Nós fizemos o nosso trabalho. Tivemos de bater às portas certas, chatear as pessoas, mas fomos e somos persistentes.



TR – A Antram sente que o transporte rodoviário é o “patinho feio” do setor?

GPD – Não tenho dúvida nenhuma. Acha normal que no programa “Portugal 2020”, onde se quer inovação, desenvolvimento, apoios, pelo simples facto de eu ter transporte rodoviário de mercadorias no meu alvará, não estou ao abrigo de nenhum plano de investimento do programa do Portugal 2020? Isto não é ser o patinho feio. Isto é uma vergonha. Não seria

benéfico o setor rodoviário de mercadorias ter financiamento e ajudas como acontece para todos os outros setores? Reduzir tráfego na estrada, não é ter apoios para investir em camiões de 60 toneladas, que reduzem para metade os camiões necessários para transportar a mesma carga? No RFAI (Regime Fiscal de Apoio ao Investimento), todas as empresas em Portugal que reinvestem os seus lucros do ano transato, têm benefícios fiscais. O setor rodoviário de mercadorias é o único setor do país que está excluído do RFAI. Isto é normal?

TR – A comissária europeia, Violeta Bulc, disse que 2018 vai ser o ano da multimodalidade. Podemos prever que essa multimodalidade irá penalizar o transporte rodoviário em desfavor do transporte marítimo e ferroviário?

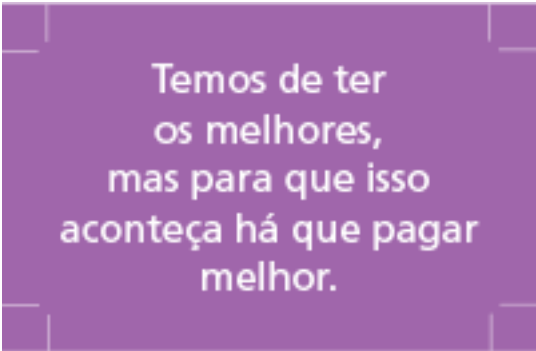
GPD – Claro, será sempre assim. Porque está na moda. E esta moda já me está a chatear porque está cá há tempo a mais. O que é mais barato, fazer uma linha férrea daqui até à Noruega ou aproveitar as estradas que já estão feitas? O barco é mais eficiente do que o camião? Não é. Temos infraestruturas suficientes para criar uma estrada daqui até à Holanda só para camiões. É mais barato fazer isto do que uma linha férrea, acho que ninguém tem dúvidas disso. O que é um comboio? É uma locomotiva que puxa vários vagões e só por isso é mais barato do que o transporte rodoviário. De resto é tudo mais caro, uma locomotiva custa milhões, um camião custa 80 mil euros. O platonning não é um comboio, com 15 camiões autónomos a andar uns atrás dos outros daqui até à Holanda?

TR – Como vê o surgimento das novas tecnologias no setor? Digitalização, conetividade, eletrificação... qual é a sua posição relativamente a estes temas?

GPD – Eu não acredito que o elétrico seja o futuro. O presidente da Mercedes, referiu recentemente que o futuro vai ser o hidrogénio. Eu também acredito nisso, mas o elétrico vai ter o seu peso. Finalmente percebemos que o negócio do petróleo chegou a limites do comportável.

TR – E a automação?

GPD – Isso já é uma realidade. Se tudo cada vez é mais automático porque é que isto não será? Fala-se dos perigos e da segurança dos veículos autónomos, mas ainda não sabemos como será. Mas o Elon Musk provou que consegue reduzir um terço dos acidentes se os carros forem autónomos. Um autónomo não adormece, não se cansa, não se distrai com o telefone. Agora, obviamente, que vão existir fatores de controvérsia. Por um lado, o que vem aí pode ser assustador mas temos de estar preparados para isso



Temos de ter
os melhores,
mas para que isso
aconteça há que pagar
melhor.

TR – A tecnologia também ajuda as empresas a gerir melhor o seu negócio. Os dados que são gerados por sistemas de fleet management, por exemplo, são uma mais-valia, no entanto é preciso saber lidar com toda esta informação...

GPD – Voltamos à profissionalização. Atualmente recebo dados dos clientes, dos camiões, dos semirreboques, das estradas, do tempo, etc. Como é que consigo trabalhar esta informação e criar valor? Aqui está o desafio da profissionalização e é isso que o setor tem de entender. Temos de ter os melhores, mas para que isso aconteça há que pagar melhor. Uma pessoa com um salário de mil euros, dá mil euros à casa. Um profissional com um salário de 4.000 euros dá 4.000 euros à casa. Tem de se pagar, tem de gerar trabalho, trazer inovação, preocupar-se, tem de investir em si próprio, tem de ter uma carreira. Na minha empresa, considero que tenho de pagar mais, formar mais, trabalhar mais as pessoas, criar um culto de empresa. É isto que nós estamos a trabalhar e é isto que o setor tem de perceber. Temos de criar valor.

TR – Foi publicado em outubro o Decreto-Lei sobre os veículos euro-modelares, os mega-camiões. No geral, a ANTRAM está de acordo, mas no particular, criticou a medida que prevê a alteração do peso bruto máximo para os conjuntos com mais de cinco eixos das 40 para as 44 toneladas? Porquê?

GPD – Nem fomos ouvidos sobre essa questão. Falámos, ajustámos, melhorámos e discutimos o diploma de fio a pavio com o IMT. Foi tudo aprovado e no último dia aparece esta rúbrica das 44 toneladas que nunca ouvimos falar. Nem os carregadores sabiam disto. Se um camião tem como limite de peso para transporte as 40 toneladas, não pode transportar 44 toneladas. A manutenção é maior, vai causar mais danos nas estradas e há um real problema de segurança rodoviária. Além disso, o cliente não vai pagar essas quatro toneladas adicionais. No caso das 60 toneladas já é totalmente diferente, porque o investimento que é feito nesses veículos carece de uma relação cliente-fornecedor, de parcerias e de um entendimento conjunto. São veículos que prestam serviços específicos, fábrica-fábrica; fábrica-porto; campo-fábrica... trajetos tabelados e com grande fluxo, porque só aí é que é rentável um investimento deste tipo. Mas esta questão das 44 toneladas é absurda.

TR – E porque é que se avançou para as 44 toneladas?

GPD – Não faço ideia. Se calhar quis-se dar um cunho pessoal ao diploma para ser diferente do espanhol. Aliás, na minha opinião, este diploma é uma cópia integral do espanhol. E o que estava mal manteve-se, apesar das nossas sugestões. Por exemplo, a Catalunha também aceitou as 44 toneladas mas teve de recuar porque percebeu que não funciona.

TR – Mas no restante do diploma, a ANTRAM está de acordo, certo?

GPD – Claro, aliás nós fomos os promotores do euro-modelar. Mas há outra coisa que deveria ter terminado e vai continuar a ser feito, que é o regime de exceção que foi criado só para o transporte de papel e que permite que camiões de 40 toneladas possam levar 60. É assustador. Todos os dias, na A5, há acidentes devido a eixos partidos, pneus rebentados... e isto nem passou pelo IMT, foi um despacho. Não pode ser assim. Não se pode fazer asneiras deste tipo num diploma que foi bem feito e bem pensado. É uma questão de bom senso e de lógica.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: