

4/3/2018

Eduardo Caramalho – Administrador da Valpi Bus «Esta contratualização pode estar a ser feita para resolver problemas que não temos»

O regime de contratualização, medida há muito almejada pelo setor do transporte rodoviário de passageiros, poderá, afinal, trazer mais problemas que soluções. Eduardo Caramalho, administrador do grupo Valpi, um dos maiores operadores da região norte, alerta que as novas autoridades de transportes não estão preparadas para receber as competências para a gestão dos transportes e que os operadores estão bastante preocupados com o que aí vem.



Transportes em Revista – Como correu o ano de 2017 para o grupo Valpi?

Eduardo Caramalho – No que se refere ao serviço regular foi pior do que 2016, principalmente por dois fatores. O primeiro foi o aumento brutal do preço do gasóleo que afetou diretamente os nossos resultados. Por outro lado, manteve-se a tendência dos últimos anos de quebra na procura, sobretudo no transporte de alunos. No último ano registámos uma perda de cerca de 4% na procura de passes mensais.

TR – E há razões para essa quebra?

EC – A principal que encontro é o efeito da diminuição da taxa de natalidade. Nós temos uma componente muito forte no transporte escolar, tendo em alguns concelhos perdas de procura na ordem dos dois dígitos. Mas até já prevíamos essa perda de procura. O que não

prevíamos era a subida dos combustíveis. No entanto, ao nível do serviço ocasional tivemos muito mais procura, principalmente devido ao aumento do turismo, algo que se sentiu não só na zona do Porto como também em todo o país, e essa vertente compensou de alguma forma os fracos resultados registados no serviço regular.

TR – Mas a rentabilidade saiu prejudicada?

EC – Sim, saiu. Isto porque o serviço regular, que é um serviço público e social que prestamos, não é diretamente ajustável à perda de procura e muito raras vezes permite redução de oferta ou a realização de menos quilómetros. Por outro lado, para aumentar receita do serviço ocasional, temos sempre de aumentar operação e custos associados.

TR – Em termos de frota e recursos humanos houve alguma alteração?

EC – Tivemos que aumentar a frota por via do acréscimo do serviço ocasional e neste momento deveremos ter, no total, cerca de 140 viaturas na frota da Valpi. Também aumentámos o número de motoristas. No entanto, houve uma redução drástica do número de pessoas na estrutura da empresa, mas apenas por uma decisão de reestruturação do grupo com a criação de uma sociedade de serviços partilhados, a Valpi Serviços.



TR – No final do último ano decidiram apostar no rebranding do Grupo Valpi. Qual foi motivo?

EC – O grupo Valpi tem outras atividades dentro e fora do setor da mobilidade. Estamos nas áreas, por exemplo, da produção de biocombustíveis e também temos uma pedreira de exploração granítica, entre outras atividades. Mas depois, dentro do setor da mobilidade temos a Valpi Bus (transporte de passageiros), a Valpi Rent (aluguer de automóveis) e a Valpi Travel (agência de viagens e turismo). O que quisemos foi identificar todas estas empresas, na área de mobilidade, com o Grupo Valpi, alterando e uniformizando a imagem, identificando-a com a “casa-mãe”. Penso que foi um processo que teve bastante êxito e que já está a dar resultados.

TR – Mas a Valpi possui uma outra empresa na área do transporte de passageiros, que é a MGC Transportes. Dentro da estratégia do grupo, onde se situa esta

companhia?

EC – A MGC Transportes é uma empresa participada pela Valpi e que está sediada em Gaia. Mas tem uma entidade própria e não entra nesta lógica de alteração de imagem do grupo Valpi.

TR – Mas foi a empresa que concorreu, em parceria com a Mota-Engil, ao concurso para a subconcessão do Metro do Porto. Qual o motivo?

EC – Sim, verdade. Depois de analisarmos o concurso, como muitas outras situações similares, percebemos que este estava particularmente ao nosso alcance, porque aquilo que se estava a falar não era propriamente a exploração de uma rede de metro, mas antes uma gestão de contratos. Não existiam muitos riscos do ponto de vista da exploração, o fator da procura não contava, e tendo em conta que o Metro do Porto é um modo de transporte estruturante em toda a área metropolitana do Porto, rapidamente chegámos à conclusão que deveríamos concorrer.

TR – Mas não foram sozinhos..

EC – Em determinada altura do processo, surgiu de facto essa oportunidade. Encontramos um parceiro com conhecimento e experiência vasta na gestão deste tipo de contratos. E, como tínhamos, e mantemos, um bom relacionamento de há vários anos com o grupo Mota-Engil, foi fácil chegar a acordo para formarmos uma parceria, onde ambas partes aportaram valor acrescentado ao projeto.

TR – O consórcio formado pela MGC Transportes e pela Mota-Engil ficou em segundo lugar e perdeu por muito pouco, apenas 300 mil euros, para a empresa vencedora que foi o Grupo Barraqueiro. Estava à espera deste desfecho?

EC – Digamos que após entregarmos a nossa proposta, sabendo-se o que se sabia sobre o contrato em execução, tendo em conta a diferença que estávamos a impor aos valores máximos do concurso, estava perfeitamente convencido que íamos ganhar. Mas (...), e após longos dias de uma inusitada espera, não foi assim que aconteceu. Enfim, ganhou a Metro do Porto. (risos)



TR – Referiu que o aumento do custo do gasóleo afetou diretamente os resultados da empresa. O gasóleo profissional continua a ser uma causa deste setor há largos anos. Como se resolve esta questão?

EC – Este é um tema que me deixa arrepiado e que mais preocupa neste momento a todos no setor, não tenho dúvidas. Nos últimos anos tivemos aumentos na carga fiscal muito grandes no gasóleo, isto porque o Estado entendeu que seria uma boa forma para se cumprir com as metas do défice e aumentar a sua receita. Em determinada altura numa fase de baixa do preço do gasóleo, decidiu-se por essa estratégia. Acontece é que o preço do barril de petróleo subiu drasticamente e o Estado em vez de amenizar essa carga fiscal, como aliás então nos referiu, aumentou-a ainda mais. Neste momento estamos no limite.

TR – Mas o gasóleo profissional existe para as mercadorias...

EC – O que existe em Portugal é uma bizzarria que não há em mais país algum. Existem países com gasóleo profissional para ambos os setores e outros onde só existe para o transporte de passageiros, desta forma somos os únicos. E aqui é até uma questão de justiça. O Estado quando avançou com esta medida para o transporte de mercadorias disse-nos que esta teria de ter um equilíbrio fiscal, pretendendo-se que o abastecimento que era feito em Espanha pelos transportadores de mercadorias pudesse ser feito em Portugal. Quando isto nos foi dito até compreendemos. Mas também alegámos, que no dia em que fosse alargado ao resto do país, o gasóleo profissional também seria para nós. E o Governo disse-nos que sim.

TR – Mas a verdade é que não foi bem assim.

EC – Pois não. O gasóleo profissional já foi alargado para as mercadorias e nós continuamos sem o ter. Porventura teremos de ser mais enérgicos para lembrar a questão. Com as mercadorias, teve resultado. Esta é uma situação que me incomoda profundamente e para além de tudo impõe-se mesmo como necessária, até porque temos preços regulados. O Estado pode obviamente decidir a política fiscal como bem entender. Em boa verdade, até não me choca que se aumente o ISP, o que não pode é fazê-lo penalizando desta forma o setor que diz ser importante para o país. Um regime de exceção através do gasóleo profissional permitiria mais liberdade de decisão sobre esta matéria, sem que nos tivesse à perna. É que depois, no fim, a solução é sempre a mesma: necessidade de aumentar tarifas. O que está errado. Penaliza os passageiros e é-nos sempre financeiramente insuficiente por razões políticas. Vendo bem, isto roça o subversivo em termos políticos.

TR – E não há medidas de discriminação positiva para compensar os operadores?

EC – Não há alternativas. Aliás, este é um caminho que me deixa nervoso quando abordamos o tema do gasóleo profissional com o Estado, porque falam-nos sempre de soluções de compensação alternativa...

TR – Como por exemplo?

EC – Olhe, por exemplo, o último programa para financiamento de frota. O que esteve em causa foi o financiamento do diferencial de um autocarro standard, a gasóleo, para outro tipo de energia, designadamente elétrica ou a gás. Quer isto dizer, “obrigar-nos” a comprar autocarros de energias alternativas, novos, e de tipologia urbana, ainda que com preços standard, com as empresas a reduzir rentabilidade anualmente e sem garantias de operação para as viaturas, além de dezembro de 2019.

TR – Mas o aumento das tarifas não é uma forma de compensar os operadores?

EC – É, claro que é. Tem sido a única forma que temos encontrado. Não é de longe a melhor, aliás diria mesmo que é das piores e lamento muito que o tenhamos de fazer. Preferia que houvesse outras formas, mas a verdade é que é a única que temos podido agarrar. Todos sabemos que o aumento de tarifas não traz seguramente mais passageiros para o transporte público, mas acredito que se nós não tivéssemos tido alguns dos aumentos tarifários dos últimos anos, nesta altura haveria menos empresas a operar, menos atividade económica e mais desemprego.

TR – Todos os anos, os diferentes Governos falam sobre a implementação do Passe Social + mas até agora nada foi feito. O que esperam que seja feito neste âmbito?

EC – O Social + está implementado nos sistemas tarifários Andante e Lisboa Viva. O que está em causa é a implementação do alargamento a todo o território nacional do Passe Social +. E, sobre isso, nem sei o que dizer... Eu já ouvi mais do que uma vez, governantes referirem esta implementação mesmo como um facto consumado. Ouvi, deste e anteriores Governos, destes e anteriores partidos. Todos concordam, todos o afirmam e já esteve, e está previsto no Orçamento de Estado. Até hoje nada saiu. Não entendo. Talvez merecesse um estudo político sobre isto.



TR – A entrada em vigor do novo regime jurídico do serviço de transporte de passageiros representa uma profunda alteração do modelo institucional de

planeamento e gestão do serviço público de transporte de passageiros e do quadro legal de organização do respetivo mercado, em Portugal. Esta é uma altura de grandes oportunidades para os operadores?

EC – É... mas também vejo tudo isto com alguma preocupação. Não me parece mal que sejam os municípios, as CIM's e as áreas metropolitanas a coordenar toda a componente de gestão dos transportes e da mobilidade. São eles que conhecem o terreno e por isso faz sentido. Preocupa-me, isso sim, que essas competências tenham passado para o domínio municipal sem que estes estivessem preparados para as receber, e isso pode dar azo a disparates. Penso que houve e há muita precipitação, desde logo porque o Estado levou seis anos a delegar competências nas autarquias. O país perdeu muito tempo. O que deveria ter sido feito em dez anos foi reduzido para quatro e veremos agora o que irá acontecer. Perdeu-se tempo precioso e que era necessário para capacitar as novas autoridades e prepará-las para assumirem as responsabilidades que agora lhes despejaram em cima.

Por outro lado, este arrebatamento generalizado no país pela contratualização, não surge porque o desejássemos ou sequer precisássemos. A imposição da contratualização pela União Europeia coloca-se, e é importante, quando se fala de dinheiros públicos e obrigações de serviço público, porque quem paga deve garantir que está a pagar pelo menor preço e pelo serviço economicamente mais sustentável. Por exemplo, em França, em que quase todos os serviços são suportados por indemnizações compensatórias isso faz sentido. Mas agora eu pergunto: Durante todos estes anos, os operadores portugueses andaram a assegurar transporte público pelo país inteiro e o que é que receberam, ou recebem, pelo serviço público que prestam? Nada! Quer isto dizer que nós podemos andar a desenhar soluções para problemas que ainda não criámos.

TR – Agora não vai ser melhor com todos os serviços contratualizados e as regras claramente definidas?

EC – Até pode ser, mas melhor para quem? O transporte público sempre foi assegurado com regras! As redes de transportes já existem há anos e nunca foram um grande problema nacional pelo menos que me lembre. O país tem cobertura nacional em transporte público rodoviário a custo zero. Bem sei que é aquela que é possível face à procura existente e à ausência total de indemnizações por obrigações de serviço público. E nesta situação é muito difícil às empresas encontrar equilíbrios.

TR – Mas acha que devem ser os operadores a definir quais são as redes de transporte, como até agora acontecia? Ou devem ser os gestores do território?

EC – De facto a grande maioria das redes que hoje existem continuam a ser as mesmas que foram definidas pelos operadores. Mas é esse verdadeiramente o problema? É preciso que se saiba que há uma realidade dinâmica de alterações de serviço todos os anos operadas pelas várias empresas, tendo em conta as permanentes alterações das escolas ao nível de

horários e reorganizações territoriais, as diversas solicitações municipais e de freguesias e a própria dinâmica das populações. É que nós, empresas privadas, vivemos e dependemos exclusivamente da receita do transporte de pessoas a quem temos de dar resposta sem perder o equilíbrio e a sustentabilidade operacional. Agora, é evidente que se pretenderem padrões de serviço mais elevados, como por exemplo, maior cobertura horária em zonas de baixa procura ou outros níveis de qualidade de frota, então vão ter de começar a pagar, como é óbvio, porque a receita da bilhética não chega para mais do que hoje é oferecido. Mas atenção, não vejo mal nenhum nisso. Acho é que os municípios ainda não pensaram muito bem no que é que terão de pagar, tendo em conta o que muitas vezes demonstram querer e porque na política perde-se muitas vezes a noção da análise custo-benefício.

TR – E na sua opinião, corre-se o risco de existirem concursos que fiquem vazios porque não são atrativos para os operadores do ponto de vista financeiro?

EC – Se o nível de serviço que se pretender for acima do que hoje têm terá de existir necessariamente a compensação devida por isso. Eu acredito que as empresas fazem o que podem. Esta é uma obrigação europeia que foi imposta para resolver questões que não existem em grande parte do país por não existirem subsidias nem compensações. As autoridades têm de perceber que as redes têm uma evolução natural que se adequam à procura existente e, desde logo, há que entender uma coisa. Só existe atualmente transporte público em todo o país porque há uma coisa que se chama transporte escolar, que é aquilo que suporta a rede de transporte público existente. Se não fosse essa massa crítica de alunos distribuída pelos vários concelhos, não existiriam muitos serviços de transporte regular intra e inter concelhias que hoje se realizam. Estas são as redes possíveis e mais eficientes, porque se fosse doutra forma os operadores não sobreviviam. Agora, se os municípios querem fazer redes de transporte mais ambiciosas prevejo que não vão ser economicamente sustentáveis e serão redes seguramente menos eficientes, sobretudo pelo país mais rural. Obviamente, que nos meios mais urbanos e suburbanos, existem hoje sobreposições e concorrência entre operadores que são desnecessários, mas no resto não. Veja-se por exemplo a exploração de linhas que atravessam concelhos de CIM's diferentes? Ninguém tenha dúvida de que o percurso é desenhado para que essa linha tenha rentabilidade máxima de modo a que possa ser sustentável. Se a “cortarmos” para atribuição de partes pelas CIM's vai ser bem menos eficiente.

TR – Então qual é a solução?

EC – Na minha opinião, e já o disse várias vezes publicamente, nesta fase inicial, o que for lançado a concurso deve ser o mais próximo possível das redes atuais dos operadores. Eu sei que parece que estou a puxar a “brasa à minha sardinha”, mas numa primeira fase pode-se aproveitar para realizarem os ajustes que são necessários. Falo de adequação de horários ou frequências, das sobreposições de linhas, de mais exigências de qualidade do serviço e da frota, o que se quiser.

TR – Mas isso irá beneficiar diretamente o operador instalado...

EC – Talvez, numa primeira análise, mas se ele não for eficiente e não respeitar o que for contratualizado, essa questão deixa de fazer sentido. Nesta primeira fase, poder-se-á aproveitar para limar as arestas que existem e numa segunda fase, com o conhecimento que entretanto se adquiriu, podemos partir para soluções mais amplas e alargadas.

TR – A Valpi tem pretensões a concorrer a projetos de mobilidade fora da área geográfica onde opera atualmente?

EC – O Grupo Valpi analisará todos os concursos à medida que forem saindo. Depois, tudo dependerá das condições. Neste momento, é uma questão difícil de responder. E, como já referi, defendo que as empresas instaladas possam ter alguma vantagem, que advém do conhecimento e do serviço público que prestam há anos ao país e suas populações, mas obviamente com novas exigências que também deverão respeitar. Se estas não tiverem capacidade para o fazer, certamente outros aparecerão.

TR – Em Portugal ainda existe margem para existirem operações de concentração?

EC – No norte, penso que existirá e será mais fácil, não necessariamente por processos de aquisição. Até porque na verdade “ouço” com frequência sobre empresas à venda mas não “vejo” nenhuma empresa à venda.



TR – Como classifica o trabalho que está a ser feito pelas diversas autoridades de transporte?

EC – Nós operamos basicamente na Área Metropolitana do Porto e na CIM do Tâmega e Sousa. Em ambas, os respetivos municípios fizeram o contrato interadministrativo para delegação de competências. Mas há claramente duas velocidades, embora as duas já tenham lançado os pré-avisos de concurso. Perceciono que a AMP tem o processo mais avançado e já tem reuniões com os operadores. Também já obtiveram estudos para a criação de unidades territoriais para ir a concurso, mas imagino que isso esteja agora em discussão intermunicipal. No caso da CIM do Tâmega e Sousa desconheço o que está a ser feito.

TR – Essa situação preocupa-o?

EC – Não propriamente. Preocupa-me é que as coisas sejam bem feitas e com bom senso ainda que demorem mais tempo. Porque, como disse, eu não acho que a situação de regulação, ou desregulação, em que vivemos seja má, sobretudo para os municípios. No fundo continuamos a funcionar como antes, e enquanto assim for, mantém-se uma rede de transportes a custo zero. O que me está a preocupar é a depauperação económica e financeira das empresas, e que tem a ver com tomadas de decisão do governo central e que não podemos esperar que seja a contratualização a resolver. Preocupa-me que as empresas nacionais estejam saudáveis na hora certa, doutra forma estaremos a entregar o país também por aqui.

TR – A Valpi Bus está já integrada no sistema de mobilidade da Área Metropolitana do Porto e no Andante. Este sistema permite a interligação entre operadores?

EC – Todas as linhas da Valpi Bus que operam dentro da Área Metropolitana do Porto estão integradas no sistema intermodal Andante, excluindo o concelho de Paredes, porque só muito recentemente passou a fazer parte da AMP. Por via disso, a interligação entre operadores existe e funciona de uma forma natural.

TR – Como vê a implementação na AMP de inovações e novas tecnologias como o “Anda”, que foi apresentado há pouco tempo pelos Transportes Intermodais do Porto?

EC – Do ponto de vista tecnológico é um desafio que está a ser bem trabalhado e do ponto de vista do cliente é também muito interessante, embora estejamos a falar de uma tecnologia direcionada para um cliente específico mais informado e com uma mente mais aberta. Tem um senão... é que vai trazer uma diminuição de receita imediata ao sistema por via da atribuição do custo mais eficiente ao passageiro. Agora será que por causa do “Anda” vamos ter mais pessoas no sistema que compensem a receita que se perde? Duvido, mas ainda assim acho que vale sempre a pena estarmos na vanguarda destas coisas.

TR – Tivemos conhecimento que estão a ocorrer situações de alegada concorrência desleal na AMP. Várias autarquias preveem nos seus Planos Municipais a transferência de verbas para a STCP no âmbito de uma chamada “municipalização do serviço explorado”. Qual a posição da Valpi Bus em relação a este tema?

EC – Andam bem informados... Sim, ao que parece alguns municípios na AMP têm previstas transferências financeiras a um operador específico, a STCP, que opera em regime de concorrência com outros operadores nos seus territórios. Como na verdade não há, ou pelo menos ninguém demonstra existirem, critérios de obrigações de serviço público inerentes, parece-me tratar-se duma medida discriminatória face aos restantes operadores. Percebo que os municípios se tenham apanhado nesta situação, por outro lado, não tenho nada contra a STCP, empresa, aliás, com quem temos uma boa relação institucional e

parcerias operacionais, mas não deixa de ser até algo frustrante esta situação, tendo em conta que até são os operadores privados que asseguram o transporte em territórios com menor procura dentro desses concelhos.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: