

Transporte rodoviário de mercadorias Parque TIR da Guarda é exemplo na Península Ibérica

A capital da Beira Alta “guarda” na sua zona logística um parque para estacionamento de veículos pesados que é cada vez mais procurado por motoristas e empresas, nacionais e internacionais. A poucos quilómetros de Espanha, este parque possui todas as condições de segurança e conforto, sendo considerado pelos profissionais do setor um exemplo a nível ibérico.



O transporte rodoviário de mercadorias enfrenta muitos (e difíceis) desafios. As restrições impostas pela Comissão Europeia – em benefício do transporte ferroviário e do transporte marítimo de curta distância – e pelos chamados países de “atravessamento” tem criado inúmeras dificuldades a um setor que ainda é responsável por 72% do transporte de mercadorias em toda a Europa. As diretivas inscritas no chamado “Pacote Rodoviário”, preveem, por exemplo, novas regras para o destacamento de motoristas, cabotagem, entre outras. Mas outra das medidas que tem causado maior 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 torná-las mais flexíveis. Assim, por mês, são obrigatórios dois períodos regulares de descanso de 45 horas e por semana dois períodos reduzidos de descanso de 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. As associações europeias de transportes têm contestado esta diretiva e a própria Antram já defendeu junto da CE 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”. Mas juntamente com esta preocupação surge outra: a segurança dos motoristas, dos veículos e das mercadorias. A proibição do descanso semanal na cabina é assim vista com desagrado pelo setor do transporte de mercadorias, uma vez que a ocorrência de incidências, quando o motoristas se afasta do veículos e da respetiva carga, para descansar em sua casa ou estabelecimentos hoteleiros, é maior.

Segundo dados da IRU (União Rodoviária Internacional), 17% dos motoristas de transporte rodoviário internacional de mercadorias foram atacados durante os últimos cinco anos. Destes, 30% foram alvo de ataques mais do que uma vez e 61% dos ataques tiveram lugar em parques de estacionamento ou áreas de serviço. Praticamente todos os profissionais têm histórias para contar sobre roubos de combustível e de carga e muitas vezes estes crimes implicam agressões físicas aos motoristas. Estas ocorrências têm lugar, maioritariamente, nos países de “atravessamento”, como França, Itália e Alemanha, no entanto, na vizinha Espanha, são cada vez mais os casos de violência para com os motoristas.

Em Portugal, estas ocorrências são raras, no entanto, a falta de condições para estacionamento dos veículos é uma realidade, com muitos motoristas a estacionarem os seus veículos em locais sem qualquer tipo de apoio ou vigilância, sendo muito comum ver os camiões parados em bermas de estrada, áreas de serviço ou zonas industriais e urbanas. Muitas cidades portuguesas já aplicaram regras para disciplinar o estacionamento de camiões nos perímetros urbanos, proibindo a sua paragem. A Guarda foi uma dessas cidades, só que o Executivo camarário, liderado por Álvaro Amaro, criou uma solução, de modo a permitir que os camiões TIR possam estacionar num local seguro e com todas as condições de conforto para os motoristas.

«Isto é uma fortaleza, melhor não há»

PARQUE TIR DA GUARDA

HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO:

24 h/dia, domingos e feriados.

N.º DE LUGARES PESADOS:

107

LUGARES P/ VEÍCULOS DE FRIO:

14

N.º DE LUGARES LIGEIOS :

103

ABERTURA AO PÚBLICO:

Abril 2015

WC COM CHUVEIRO

PARA HOMENS E MULHERES:

2

LOCALIZAÇÃO:

Gata – Casal de Cinza

O parque TIR da Guarda foi inaugurado em abril de 2015 e fica localizado junto à plataforma logística da cidade, a apenas alguns quilómetros do centro. Encontra-se exatamente na confluência da A25 e A23, principais eixos de ligação rodoviária a toda a Europa, ao IP2 a Norte, a todo o litoral de Portugal e à sua capital, Lisboa e a apenas 30 minutos da fronteira com Espanha.

Além das ligações rodoviárias, a Plataforma Logística da Guarda localiza-se a cerca de cinco minutos da Plataforma Ferroviária da Guarda, exatamente na confluência de várias linhas, com a denominada Concordância das Beiras.

Com capacidade para 107 veículos pesados, sendo que 14 são para veículos de frio, o parque possui 32.780 m² de área e está equipado com sala de refeições com microondas, copa, balneários masculino e feminino, videovigilância em tempo real e segurança 24 horas por dia. E a opinião daqueles que usufruem do parque não podia ser melhor. Em declarações à Transportes em Revista, Paulo Oliveira, motorista da empresa TBM – Transportes Bernardo Marques refere que **«isto é uma fortaleza, melhor não há. Em Espanha, então, não se vê nada disto e os parques pagos são todos em terra batida e**

não têm casas de banho nem balneários».



Paulo Oliveira que passa a semana inteira no país vizinho, entre o eixo Madrid/Barcelona, salienta que **«aqui temos as condições todas e como sou natural da Guarda, deixo cá o meu carro e quando volto vou logo para casa. É um sossego»**.

António Fernandes, da TLI – Transportes Internacionais, refere que utiliza o parque desde o primeiro dia, logo após a inauguração: **«comecei aqui a parar, em primeiro lugar, porque na zona urbana da cidade da Guarda é proibido estacionar camiões TIR. E acho que foi uma medida correta, não só porque perturbava bastante a vida normal da população, mas também pelo ruído e porque estraga o pavimento das ruas. As condições são outras e é muito diferente de ficar na via pública, porque temos videovigilância e seguranças durante todo o dia e noite»**.

Já José Manuel Pimentel, motorista da Luís Simões, adianta que só faz transporte nacional e que todos os dias vai dormir a casa, nos arredores da cidade da Guarda. Como esteve emigrado durante nove anos e chegou a ser motorista em Inglaterra, garante que em terras de Sua Majestade, há melhores condições do que na Europa continental: **«não é só a questão do ordenado que é melhor, porque ganhamos à hora, mas também há condições para parquear os “carros”. Por exemplo, as estações de serviço nas autoestradas inglesas têm segurança, e ainda temos direito a pequeno-almoço, duche, refeitório, desde que estivesse mais de quatro horas parado. São é caros. Aqui paga-se 18 cêntimos por hora e há condições, mesmo que os motoristas fiquem cá durante o fim de semana. Muito melhor do que parar em Vilar Formoso. Até existe wi-fi»**. Para José Manuel Pimentel **«é muito raro ver parques destes, abertos 24 horas»** sugerindo que **«devia haver mais, principalmente na zona de Alverca – que é o caos – e também nos arredores do Porto»**.

Um estudo conduzido em Inglaterra mostrou que o custo dos parques de estacionamento na Europa constituía um entrave à sua utilização por parte dos motoristas, que preferem parar

nas áreas das autoestradas, arriscando a sua segurança. Na Guarda, um dia inteiro significa apenas um custo por camião de 4,32 euros e muitas empresas de transportes, como a Luís Simões e a Bernardo Marques, possuem mesmo parcerias com autarquia da Guarda, que gere o parque, para a reserva de lugares de estacionamento, garantindo que os veículos ficam sempre em segurança durante as paragens.



De acordo com António Fernandes, que percorre as estradas da Europa há mais de 20 anos, **«há que aproveitar as condições de segurança que nos oferecem aqui, porque como todos sabemos, atualmente existem muitos problemas de roubo de combustível e de cargas. Já tive várias ocorrências lá fora, nomeadamente em França, onde os assaltos são uma constante. Na linha que vai de Barcelona para Itália, a A8, todos os dias há ocorrências»**. O motorista da TLI confessa que costuma parquear o veículo em áreas de serviço que não têm vigilância: **«chegamos, estacionamos e ficamos ao Deus-dará. As áreas de serviço em França, por exemplo, não têm nada a ver com as que existem em Portugal, não só em termos de dimensões como segurança. Aqui fico perfeitamente descansado. O parque é vedado com rede e arame farpado a toda a volta e o portão só abre e fecha quando os seguranças permitem»**. Paulo Oliveira também revela que **«em Espanha ficamos onde calha... depende dos horários. Às vezes ficamos a dormir à porta do cliente. Nunca fui assaltado dentro do camião, mas uma vez roubaram-me 150 litros de gasóleo e umas paletes. Nem dei conta...»**.



José Manuel Pimentel nunca viveu nenhuma situação destas, mas garante que o tema é comum nas conversas com os seus colegas que fazem transporte internacional: **«há países onde a situação é muito grave, como França, Alemanha e os países de Leste. Ouvimos muitas histórias dessas e parece que em Espanha há cada vez mais assaltos. Quando chegam aqui é um descanso, porque sabem que há segurança. Já há muitos estrangeiros que conhecem este parque e preferem vir para cá do que ficar em Vilar Formoso que não tem condições nenhuma. Então durante o fim de semana está quase sempre cheio e nas madrugadas de domingo para segunda-feira, é um corrupio de camiões a sair»**.

Paulo Oliveira garante que há cada vez mais motoristas a utilizar esta infraestrutura e que a sua divulgação é maioritariamente feita na base do “boca-a-boca” entre colegas. E dá uma sugestão: **«eu até acho que este tipo de parques podia ser um bom negócio para quem gere as áreas de serviço das autoestradas»**.

Um shuttle para a cidade

Críticas em relação ao parque TIR da Guarda praticamente não existem. Uma opinião que é corroborada por todos os motoristas com quem a Transportes em Revista falou. Mas há sugestões de melhoria. Uma delas pertence a António Fernandes: **«se calhar para os motoristas e empresas da Guarda, que aqui pagam os seus impostos, poderia haver um desconto no preço, apesar de reconhecer que é barato. Podia também existir uma ligação em autocarro à cidade, para que os motoristas pudessem distrair-se um pouco fora das horas de trabalho. A qualidade de vida que temos é zero, principalmente ao nível social. Saímos de casa e não sabemos quando regressamos, não temos tempo livre nenhum, passamos os fins de semana dentro do camião... mesmo que fiquemos num parque a pagar o que há aqui à volta? Nada, só mato. Ou conversamos com os outros motoristas, com o segurança ou então se tivermos computador ou televisão ficamos na cabina»**.

José Manuel Pimentel também veria com bons olhos **«uma ligação direta à cidade»** realçando que **«é provável que exista transportes públicos aqui perto, porque esta é uma zona industrial e que emprega muitas pessoas. Mas aos fins-de-semana, que é quando há mais gente, penso que não há»**.



Por seu turno, Paulo Oliveira também realça as dificuldades da profissão e, principalmente da solidão que todos os dias enfrentam na estrada. **«Tem que se gostar desta profissão ou então... Veja que não temos vida. Largamos a família, tenho um filho com 21 anos e não o vi crescer e só vejo os meus filhos ao fim de semana e a mulher igual»** – lamenta.

António Fernandes, adianta ainda que **«há falta de motoristas na profissão, principalmente pelas más condições que o patronato está a oferecer, monetárias e psicológicas. Esta é uma profissão muito stressante, enquanto a mercadoria não está em cima do reboque não há pressa nenhuma, assim que fica em cima do reboque já devia estar no cliente»**.

Parlamento espanhol pede aumento de áreas seguras para descanso de motoristas

A Comissão de Fomento espanhola analisou uma proposta de lei no Congresso dos Deputados, apresentada pelo Grupo Parlamentar Popular, que solicitava mais áreas de descanso seguras nas estradas espanholas destinadas aos transportadores e camionistas.

Aprovada por unanimidade, a petição levada a votos pelo Grupo Popular, pedia o estabelecimento de mecanismos de coordenação com as comunidades autónomas do país, a fim de estabelecer *“um maior número de áreas seguras para que os camionistas tenham, para sua segurança, o merecido descanso, além de serem acompanhadas de serviços indispensáveis ao seu bem-estar”*, explicou o porta-voz do Grupo Popular, Miguel Barrachina.

Além disso, o grupo parlamentar popular pediu igualmente *“que se faça uso da tecnologia para que as empresas, ou os motoristas, façam eles mesmos a reserva, caso necessitem, de um lugar ideal para descansar e, assim, dignificar o trabalho destes profissionais”*.

BlueBiz em Setúbal com parque TIR

Mas não é só a Guarda que possui um parque TIR sob gestão municipal. No passado dia 1

de junho, foi inaugurado, no BlueBiz – Parque Empresarial da Península de Setúbal, um parque de estacionamento para pesados. Gratuito até dia 1 de setembro, esta infraestrutura tem capacidade para 43 veículos e ocupa uma área com 5.570,70 m², possuindo duas instalações modelares, uma destinada a serviço de portaria e outra para sanitários e zona de balneário. As tarifas diárias são de 2,60 euros.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: