

# José Luís Carreira. “Devia haver maior flexibilidade de horários nas oficinas”

A Associação Rodoviária de Transportadores Pesados de Passageiros (ARP) reúne cerca de 110 empresas associadas, maioritariamente dedicadas ao transporte ocasional de passageiros no âmbito dos serviços de turismo, detentores de uma frota conjunta muito próxima dos 1.000 autocarros.

TEXTO E FOTOS JOÃO CERQUEIRA

Fundada em 2006, com o objetivo de promover os interesses globais das empresas licenciadas para a atividade de transporte público pesado de passageiros (nacional e internacional), a ARP acabou por reunir muitas empresas afetas ao transporte ocasional de passageiros, as quais se encontravam estatutariamente impedidas de se associarem na ANTROP, vindo assim preencher uma importante lacuna de representatividade sectorial.

Nesta entrevista, o presidente da ARP, José Luís Carreira, fala-nos do importante papel desenvolvido pela associação na defesa dos interesses do setor, das principais dificuldades sentidas atualmente pelos transportadores, dos grandes desafios com que o transporte ocasional se confronta, das lacunas que ainda subsistem ao nível da assistência pós-venda prestada às empresas de autocarros, entre outras importantes temáticas.

### Quais são as principais linhas programáticas da atual direção da ARP no mandato em curso?

Um dos principais propósitos da ARP é ser ouvida pela tutela e pelos organismos públicos em matérias que dizem respeito à atividade de transporte de passageiros. Antes de serem publicadas algumas das leis que regem o nosso setor, tem-nos sido dada a possibilidade de participar em Grupos de Trabalho ou em reuniões com a tutela, e também com organismos públicos como o IMT, ACT, etc. Por exemplo, recentemente, fomos uma das associações que participaram no Grupo de Trabalho para as Infra-estruturas de Elevado Valor Acrescentado (IEVA).

### E a nível comercial, têm trabalhado na elaboração de protocolos para a aquisição de bens e serviços em condições vantajosas para os associados da ARP?

O facto de termos cerca de 100 empresas

associadas dá-nos algum poder negocial aquando da negociação ou renegociação de protocolos com determinados fornecedores, desde combustíveis, comunicações, assistência jurídica, serviços de pagamento de multas e de recuperação do IVA no internacional, de medicina, higiene e segurança no trabalho, etc.

Por exemplo, temos um protocolo ativo na área dos combustíveis com a Cepsa muito vantajoso, que tem uma componente de desconto fixo e outra de desconto adicional variável em função do volume de consumo de cada empresa.

### Na área dos seguros têm algum protocolo ativo?

Como é do conhecimento geral, os seguros são uma das áreas mais problemáticas do nosso setor. Muitas companhias recusam-se a fazer seguros com autocarros face ao valor do risco envolvido e somos altamente penalizados por isso. De facto, tivemos um protocolo com um mediador, mas mais tarde constatou-se que havia empresas que tinham demasiados sinistros e, de certa forma, estavam a penalizar o protocolo com o agravamento dos prémios daqueles que tinham poucos sinistros.

### Acaba de ser publicado em Diário da República, um novo Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros. Qual é a posição da ARP?

Relativamente ao novo regulamento, face aos requisitos necessários, sendo tão apertados, só as grandes empresas é que reúnem as condições para que a contratualização seja efetuada nesses moldes. Podia ter sido criada a figura do consórcio onde as pequenas empresas se unissem em prol duma determinada concessão. O lado positivo do novo regime é que a contratualização vai aumentar a qualidade do serviço prestada ao





NÃO EXISTE A PERCEPÇÃO DE QUEM PRESTA SERVIÇOS 24 HORAS DE ASSISTÊNCIA NA ESTRADA QUE, NUMA AVARIA, ESTÃO 50 PESSOAS AO SOL NUMA AUTOESTRADA, SEM CASAS DE BANHO, POR EXEMPLO.

passageiro em determinadas zonas do país fracamente abrangidas pelo serviço regular. Quanto a nós, será uma forma de repor alguma qualidade e ao mesmo tempo distribuir melhor o serviço litoral/interior.

**Quais são as principais dificuldades com que se debate o setor do transporte ocasional pesado de passageiros em Portugal?**

Existem várias, mas se tivesse de eleger uma seria a lei laboral dos trabalhadores móveis, a qual precisa de ser urgentemente alterada. Trata-se duma lei transversal, os conceitos e as formas de trabalhar evoluíram, com a agravante de que a nossa atividade é fortemente sazonal, em que nós temos de prever determinados picos e quebras ou até mesmo a ausência de trabalho. Neste momento, a lei laboral dos trabalhadores móveis encontra-se completamente desajustada.

Para além da lei laboral, há outras questões que nos afetam, como é o caso da concorrência desleal das câmaras municipais, juntas de freguesia, clubes desportivos, bombeiros e outras entidades. Hoje em dia qualquer instituição pode transportar pessoas sem os requisitos legais e o pagamento de impostos a que nós, transportadores, estamos obrigados. É um problema que se sente mais numas regiões do país do que noutras, mas que nos penaliza bastante.

**Existem dificuldades no cumprimento da regulamentação sobre tempos de condução e repouso nas atividades inerentes ao transporte ocasional de passageiros?**

Sempre que o serviço respeita todos os pressupostos previamente contratualizados com o cliente não existe nenhum problema no cumprimento dos tempos de condução e repouso. O problema surge quando o cliente quer fazer alterações no percurso já com a





viagem em curso. Isto acontece muito nos chamados passeios de fim-de-semana. O cliente português ainda está habituado a passeios do nascer ao por do sol. E nestes casos, chegamos a ter de enviar um segundo motorista para que o primeiro não ultrapasse os tempos de condução previstos na lei. Muitas vezes, temos de ser nós a suportar este encargo sem poder transferir esse sobrecusto para o cliente.

**Para o serviço ocasional esta regulamentação podia ser melhorada?**

Relativamente ao Regulamento 561/2006, para o serviço ocasional há, de facto, questões que podiam ser melhoradas. Posso dar um exemplo, nos serviços de transporte sazonal das praias os nossos motoristas trabalham apenas uma média de 5 a 6 horas diárias. De acordo com a lei, estes motoristas no sétimo e no oitavo dia têm obrigatoriamente de descansar, mesmo sem que o condutor tenha completado o número mínimo de horas de trabalho durante a semana.

**Muitos empresários do setor queixam-se que a lei do transporte de crianças em autocarros pesados está mal feita. É verdade?**

A lei 13/2006 veio regular o transporte de crianças e jovens até aos 16 anos. O principal problema desta lei prende-se com algumas falhas relativas aos sistemas de retenção de crianças. Na prática, o legislador quis transpor para uma viatura pesada aquilo que existe

numa ligeira ao nível dos sistemas de retenção de crianças e não se preocupou em saber se a aplicação das mesmas era exequível nos autocarros. A lei obriga os autocarros a terem cinto de segurança, mas não especifica se este é de 2 ou 3 pontos. Os sistemas de retenção de crianças não são adequados nem compatíveis quando os cintos de segurança que equipam os autocarros são de 2 pontos. Nestes casos, o que está a acontecer, atualmente, é que os nossos associados estão a ser penalizados pela inexistência de “cadeirinhas”, e como a lei 13/2006 não prevê a coima, as autoridades estão a aplicar aos pesados a coima inscrita no Código da Estrada para as viaturas ligeiras. É urgente alterar a lei, sobretudo em matéria de clarificação.

No transporte de crianças, outra coisa com que não concordamos, uma vez que é apenas imposta às empresas de transporte ocasional, é a proibição do licenciamento de viaturas com mais de 16 anos de idade.

**A ARP continua a defender uma tabela de classificação para o equipamento de bordo dos autocarros?**

Na venda de um serviço por telefone pela primeira vez a um cliente, nós temos dificuldade em explicar-lhe que o nosso produto é diferente do vizinho do lado, se ele não tiver elementos identificativos sobre esse mesmo produto. Objetivamente, o cliente não consegue entender porque é que às vezes há uma diferença tão grande de preços. Daí nós defendermos que a criação duma

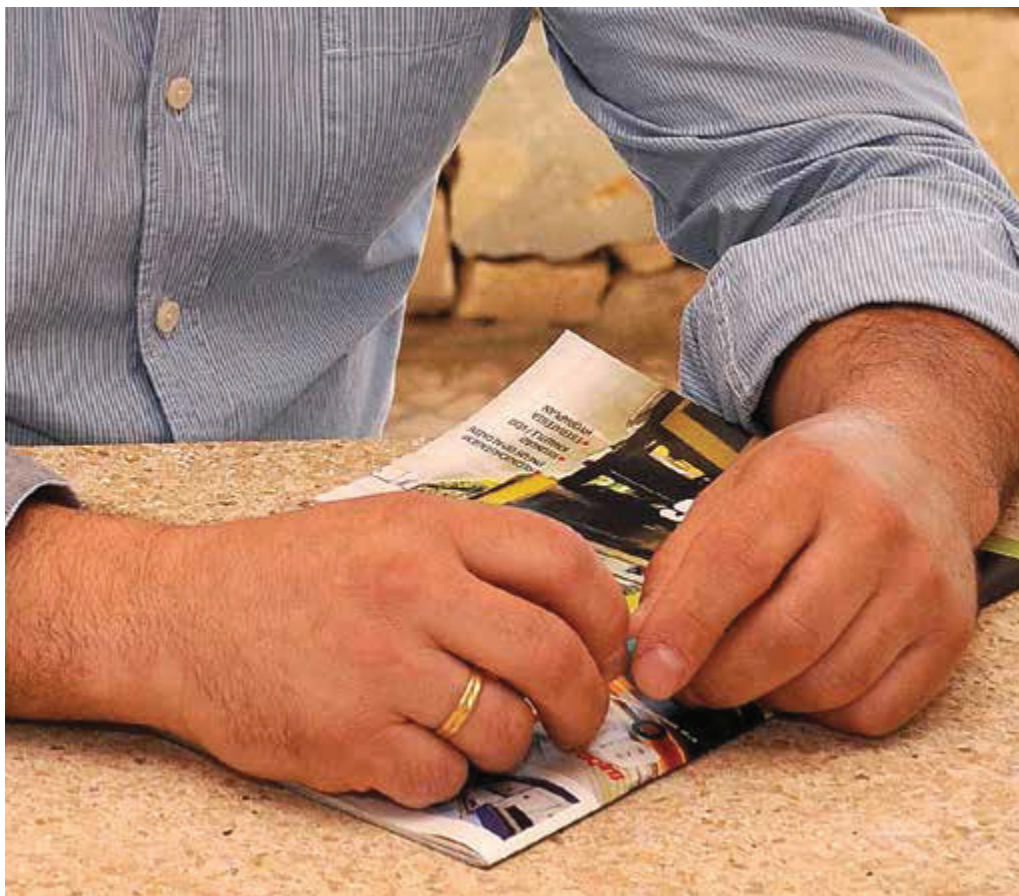
tabela identificativa dos autocarros traria maior diferenciação e maior capacidade dos clientes em definir, identificar e requerer aquilo que querem. No fundo, passaria pela criação de 3 ou 4 classificações, o que também ajudaria as próprias empresas a saber que autocarros é que estão habilitados para fazer determinados serviços, em detrimento de outros.

**E quais são os equipamentos que deveriam fazer parte dessa tabela?**

Para mim, a figura central do autocarro de turismo é o banco. Se é uma viagem de longo curso, a distância entre bancos deve ser suficientemente razoável, o banco deve ter apoio de pés, porta revistas, mesa caso seja necessário. Enfim, um conjunto de equipamentos que torne a viagem o mais confortável possível. No entanto, se for um circuito urbano ou local, a distância entre bancos não tem necessidade de ser tão grande, nem porventura o nível de equipamento. O importante é que quando precisamos, tanto nós como o cliente saibamos que requisitos existem em cada viatura: se tem tomadas de 120 volt, se tem internet de bordo, se tem vidros duplos, etc.

**Qual o impacto do preço dos combustíveis e das constantes flutuações de preços no setor?**

O impacto do preço dos combustíveis é muito grande. Estamos a falar em cerca de 30% dos custos de exploração da nossa atividade, o que



quer dizer que quando há um agravamento de 2 ou 3% no preço do gasóleo faz-se logo sentir. Normalmente, o empresário não tem a coragem de incutir na venda o incremento de custo e ao ser ele a assumi-lo está a perder margem de lucro. Ao longo destes últimos anos temos vindo a assistir a uma variação em alta do preço dos combustíveis que se traduz, nas nossas empresas, em perda de competitividade.

#### **A nível da assistência pós-venda nos autocarros quais são as principais dificuldades que as empresas transportadoras sentem?**

Infelizmente, um autocarro pode avariar no final do dia fruto dum problema fácil de reparar e, muitas vezes, o que acontece é que tem de esperar para o dia seguinte para ser feita a reparação. A dificuldade para se arranjar um autocarro para substituir outro em determinados momentos é muito grande, e é frequente as oficinas não estarem disponíveis para nos resolverem pequenos problemas fora do seu horário normal de expediente, por forma a que possamos ter o autocarro operacional logo no início da manhã seguinte. Em nosso entender, devia haver maior flexibilidade de horários por parte de alguns reparadores. Este problema tem levado alguns transportadores a criar as suas próprias oficinas porque lhes dá a garantia de terem as viaturas operacionais mais rapidamente.

#### **O setor também tem transmitido alguma insatisfação relativamente ao serviços de assistência 24 horas. Porquê?**

Um autocarro é diferente dum camião, a começar logo porque aquilo que transporta são pessoas. Não existe a percepção por parte de quem presta serviços 24 horas de assistência na estrada que naquele momento, por exemplo, estão 50 pessoas ao sol numa autoestrada, sem casas de banho, sem condições sanitárias e muitas vezes com problemas de saúde. Por outro lado, nem todo o território nacional é abrangido por uma rede pós-venda com uma distância razoável entre todos os pontos de rede. É frequente a oficina que vai fazer o serviço estar a 100 km ou mais do local da avaria, com a agravante que se chega a perder mais de uma hora em questões burocráticas antes de ser acionado o serviço. Por tudo isto, não é razoável que a assistência demore duas ou mais horas a chegar ao local.

#### **Considera que os motoristas são muito importantes no que respeita à manutenção das próprias viaturas?**

Seguramente. Na nossa empresa, aconselhamos sempre os motoristas a que leiam gradualmente os manuais do autocarro, quer o da carroçaria quer o do chassis. Em nosso entender, o motorista deve ser os cinco sentidos do autocarro. Isto é, deve ouvir (se o autocarro tem um comportamento normal ou não), deve cheirar (detetar se existe algum cheiro anormal), deve sentir (se o veículo tem alguma vibração resultante da direção, estrutura, etc.), e ver (ter

**É FREQUENTE AS OFICINAS NÃO ESTAREM DISPONÍVEIS PARA RESOLVER PEQUENOS PROBLEMAS FORA DO SEU HORÁRIO NORMAL PARA QUE O AUTOCARRO ESTEJA OPERACIONAL NA MANHÃ SEGUINTE**

uma atitude preventiva fazendo um check up visual à viatura).

#### **A ARP também tem oferta formativa?**

No último ano desenvolvemos ações formativas em Lisboa e no Porto, mas infelizmente houve fraca adesão. Sendo uma atividade sazonal, em determinados períodos do ano é difícil ter um número mínimo de formandos para se desenvolver uma ação de formação.

Na ARP entendemos que devemos continuar a promover a formação como forma de incremento de qualidade nos serviços prestados aos nossos associados. No caso dos motoristas, só para dar um exemplo, não nos basta que sejam obrigados a ter o CAM. É também importante que saibam uma ou outra língua, que sejam bons relações públicas, educados, que tenham alguma sensibilidade para a mecânica e, acima de tudo, bons condutores. Infelizmente, por vezes existe alguma falta de receptividade de alguns motoristas à aprendizagem e à formação.

#### **Em síntese, quais são as principais ameaças e oportunidades do transporte ocasional?**

Há mais ameaças do que oportunidades, a começar pelo facto da sazonalidade da nossa atividade poder criar problemas graves de sustentabilidade às empresas. Aconselho os empresários do setor a desenvolver uma estratégia de sustentabilidade de médio e longo prazo. As empresas dedicadas ao serviço de transporte ocasional de âmbito turístico deveriam inspirar-se um pouco nos setores do transporte aéreo e no da hotelaria, para que fosse mais fácil suportar os períodos sazonais em que há menos trabalho e, consequentemente, menos dinheiro para pagar os encargos. Na prática, nos períodos em que há trabalho nós temos que amealhar para suportar os encargos dos períodos em que não há.

Do lado das oportunidades, tenho de reconhecer que neste último ano estamos a sentir um acréscimo de trabalho com a chegada dum maior número de turistas. A instabilidade no Médio Oriente faz com que muitos fluxos de turistas estejam a procurar destinos alternativos. ☺