

ECONOMIA

Pedro Nuno Santos quer voltar a separar ferrovia da rodovia

Comissão de trabalhadores diz que o governante tenciona, num eventual segundo mandato, separar as duas empresas – a Refer e a Estradas de Portugal – que deram origem à Infra-Estruturas de Portugal

Infra-estruturas
Carlos Cipriano

O ministro das Infra-Estruturas e da Habitação, Pedro Nuno Santos, quer autonomizar a ferrovia da rodovia acabando assim com a empresa Infra-Estruturas de Portugal (IP) que surgiu da fusão da Refer com a Estradas de Portugal.

A comissão de trabalhadores da IP revela em comunicado que “na voz do sr. ministro, ficámos a saber que existe a ideia de que a fusão foi um erro e que as realidades rodoviárias e ferroviárias são totalmente distintas, tendo ainda o sr. ministro referido que, caso o seu actual mandato tenha continuidade após as eleições de Outubro, irá trabalhar no sentido de separar de novo as duas empresas que, após a fusão, deram origem à IP”.

A mesma estrutura representativa dos trabalhadores regozija-se com esta intenção, “que não é uma utopia, mas uma decisão responsável, que faz todo o sentido e pode tornar de novo estas duas empresas fortes, reforçadas nos seus quadros de pessoal e independentes”.

Pedro Nuno Santos poderá avançar com esta medida de duas maneiras: criar uma *holding* IP com uma empresa dedicada às infra-estruturas ferroviárias e outra às infra-estruturas rodoviárias (IP Ferrovia e IP Rodovia), ou criar uma *holding* CP que acomode uma CP Serviços destinada ao transporte de passageiros e uma CP Infra-Estruturas, ficando, neste cenário, a parte rodoviária numa empresa própria.

A primeira hipótese tem sido defendida por alguns quadros ferroviários ligados ao PS, que nunca viram com bons olhos a fusão da Refer com a Estradas de Portugal e que defendem que uma *holding* IP é uma solução de compromisso. Mas o ministro parece simpatizar mais com a segunda possibilidade, tendo em contas várias declarações públicas em que afirmou que a CP ainda

há-de voltar a ser uma grande empresa. Uma estratégia que se enquadra na medida já anunciada de fusionar a EMEF com a CP.

Aliás, sobre esta decisão, a comissão de trabalhadores da IP também manifestou que viu “com agrado a decisão que foi tomada na empresa estatal CP, [de] integração da empresa participada EMEF e [de] reforço de quadros. Esta decisão também não é do agrado de todos, mas havendo vontade política e quem defenda o serviço público conforme ele deve ser defendido, tudo se consegue”.

A Infra-Estruturas de Portugal foi criada abruptamente em 2015, sob o anterior Governo, tendo tido como seus mentores António Ramalho, à data presidente da Estradas de Portugal, e Sérgio Monteiro, então secretário de Estado dos Transportes. A fusão da Refer com a Estradas de Portugal não estava prevista no programa de Governo de Passos Coelho, nem tinha sido uma imposição da *troika*.

Por sua vez a Refer – Rede Ferroviária Nacional tinha sido criada, a partir da CP, em 1997 durante o consulado de João Cravinho no então Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. O objectivo era responder às directivas comunitárias que obrigavam os Estados-membros a sepa-

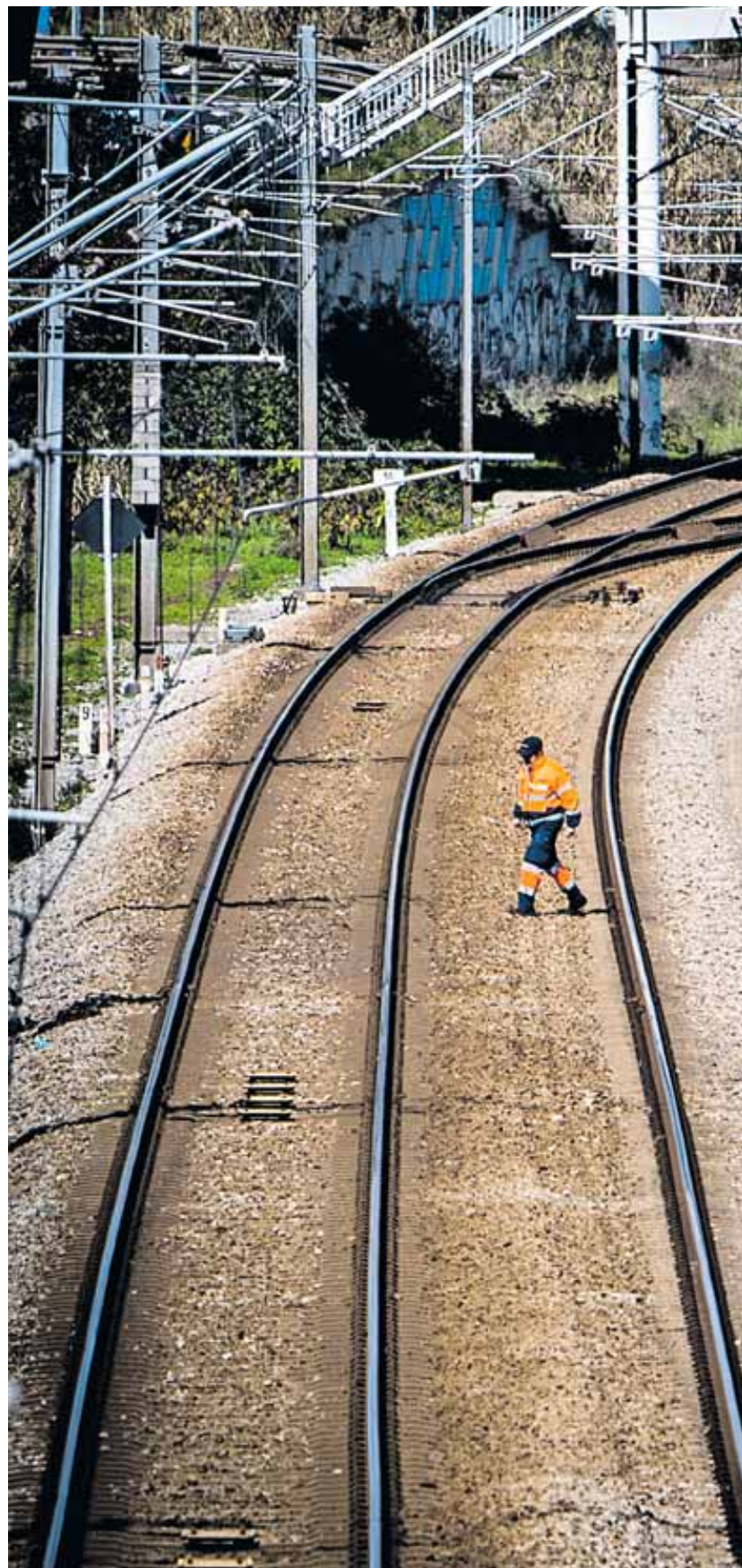
rar a exploração ferroviária da gestão da infra-estrutura a fim de proporcionar o livre acesso ao mercado ferroviário de passageiros e mercadorias. Pretendia-se um modelo que deveria assemelhar-se o mais possível ao mercado aéreo – gestores de infra-estruturas por um lado, operadores aéreos pelo outro.

Entre a roda e o carril, porém, a liberalização não se fez com a mesma facilidade. Países como a França e a Alemanha mantiveram sempre um certo grau de integração vertical e criaram *holdings* que mantinham sob o mesmo comando estatal o operador e o gestor de infra-estruturas. A própria Polónia segue esse modelo de perto. Mas, no outro extremo, estão os países nórdicos, o Reino Unido, a Holanda e a Bélgica, que implementaram uma verdadeira separação entre a operação e a gestão da infra-estrutura. Contudo, e com excepção da Suécia, não foram tão longe ao ponto de juntar a ferrovia à rodovia.

Em Portugal, a criação da IP teve sempre a oposição dos trabalhadores ferroviários que se queixavam de a Refer ter sido “absorvida” pela Estradas de Portugal. Apesar dos esforços da administração em criar uma cultura própria na empresa, tanto os trabalhadores de base como os próprios quadros superiores nunca se sentiram identificados com a marca.

A comissão de trabalhadores, a este propósito, lança aliás algumas questões no seu comunicado: “É de notar que existe [na posição de Pedro Nuno Santos] uma clara opinião de um ministro, em tudo contrária ao que o chefe do actual Governo pensa e tem defendido. Será que vai haver uma mudança estratégica se o actual executivo for governo nas próximas eleições? Caso haja realmente uma separação das duas empresas que deram origem à fusão, onde irão ficar as empresas participadas? [E como ficam] as responsabilidades com as PPP [rodoviárias]?”

Trabalhadores notam “que existe [na posição de Pedro Nuno Santos] uma clara opinião de um ministro, em tudo contrária ao que o chefe do actual Governo pensa e tem defendido”



Fusão da Estradas de Portugal com a Refer foi uma iniciativa do anterior G



Não podemos ter planos ferroviários sempre que muda a legislatura ou a administração da IP

Carlos Vasconcelos
Administrador da Medway

Comboio Vasco da Gama vai ligar Portugal à Alemanha em 2020

Carlos Cipriano

A Medway, que pertence ao grupo suíço MSC, espera lançar em meados de 2020 o Comboio Vasco da Gama – uma ligação directa diária entre Portugal e a Alemanha, na qual o transporte de componentes para a Autoeuropa representará uma carga significativa.

Carlos Vasconcelos, administrador da empresa, diz que está a trabalhar com vários operadores ferroviários (que asseguram a continuidade do comboio para além da fronteira ibérica) e rodoviários (aos quais pretende captar carga que hoje circula em camiões) para poder garantir que este serviço seja diário.

“Há milhares de camiões a circular entre Portugal e a Alemanha e queremos que uma percentagem ínfima passe para a ferrovia”, explica Carlos Vasconcelos, sublinhando que “este tipo de oferta tem de ser diária” pois não se compadece com serviços bissemanais ou trissemanais.

O administrador diz que a situação do sector rodoviário é favorável à complementaridade com o modo ferroviário, sobretudo devido à grande dificuldade em contratar motoristas, bem como aos elevados custos com combustíveis, taxas e portagens. É isso, aliás, que leva o gestor a reafirmar que quer ser o líder ibérico do transporte ferroviário de mercadorias, apesar de só deter uma quota de 25% e enfrentar a gigante espanhola Renfe. “Não queremos ganhar quota de mercado às outras operadoras ferroviárias, mas sim crescer concorrentemente com a rodovia”, disse.

A criação de novos serviços tem sido, de resto, a fórmula de sucesso da Medway para chegar aos resultados que ontem foram apresentados pela administração, num balanço sobre os primeiros quatro anos da privatização, precisamente no mesmo dia em que o então governo de Passos Coelho decidiu privatizar a CP Carga. “Queremos prestar contas ao país para que este possa avaliar se foi

uma boa decisão”, disse Carlos Vasconcelos, adiantando que os prejuízos da empresa se reduziram de 12 milhões de euros para 213 mil e que espera ter lucros ainda este ano.

Entre Dezembro de 2015 e Dezembro de 2018, a Medway reduziu também a sua dívida de 97 para 51 milhões de euros, aumentou as receitas em 11% (facturou 79 milhões em 2018) e aumentou o número de trabalhadores de 567 para 641. Até ao fim deste ano espera contratar mais 70 colaboradores.

Neste período, a empresa realizou investimentos de 25,4 milhões de euros (dos quais 21 milhões na compra de quatro locomotivas) e aumentou em 12% o número de comboios efectuados, em 5% os quilómetros percorridos e em 28% o número de contentores transportados.

Os contentores representam já 50% da actividade da empresa, com tendência a crescer, tendo-se registado, em contrapartida, um redução significativa no transporte de carvão e cimento. Entre as razões que explicam este desempenho da empresa está a aposta nos comboios multi-clientes e em 19 novos serviços, entre os quais dois entre Portugal e Espanha (Sines-Sevilha e Valongo-Saragoça) e dois dentro de Espanha (Madrid-Valência e Saragoça-Bilbau).

“Consenso político”

Questionado sobre os atrasos no Ferrovía 2020 e nos constrangimentos que a actual rede ferroviária provoca na operação, Carlos Vasconcelos mostrou-se compreensivo. Referiu o desinvestimento no sector das últimas décadas e a necessidade de o “ir melhorando gradualmente à medida que a economia do país o permita”, mas deu o recado de que é necessário um consenso político sobre os investimentos estratégicos pois “não podemos ter planos ferroviários sempre que muda a legislatura ou a própria administração da IP”.

Bruno Silva, director-geral da Medway, identificou o troço Contumil-Ermesinde como um dos mais

congestionados da rede, e que é necessário reforçar para dar continuidade aos investimentos que estão a ser feitos nas Linhas do Minho e do Douro, concordando que é necessário fazer variantes na Linha do Norte para aumentar a capacidade. Mas um dos investimentos que considera mais prioritários é a construção de uma linha Sines-Grândola para descongestionar a saída do porto marítimo e

eliminar as rampas de Santiago do Cacém. Até Junho de 2020 a Medway espera ter concluído em Vila Nova de Famalicão um novo terminal ferroviário no valor de 35 milhões de euros. Os investimentos, porém, não se ficam por aqui. Carlos Vasconcelos diz que anunciará em Setembro um “ambicioso” plano de investimentos da empresa, que já tem o aval dos accionistas suíços.

PUBLICIDADE



PARTICIPAÇÃO DE FALECIMENTO

LUÍS MONTELOBO

A CIRES participa a todos os seus amigos, clientes e fornecedores o falecimento de LUÍS MONTELOBO, Delegado Representante do Conselho de Gerência.

A missa de 7º dia realizar-se-á no dia 25 de Julho de 2019, quinta-feira, às 19h00, no Centro Universitário Manuel da Nóbrega (CUMN), na Rua Almeida Garrett, nº 4, 3000-021 Coimbra.

Antecipadamente ficam reconhecidos a todos quantos, com a sua presença, honrem este ato religioso.

