



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE FREGUESIAS

Projeto de Lei n.º 207/XIV/1.ª - Determina o cancelamento e a reversão do processo de fusão da Rede Ferroviária Nacional – REFER, E. P. E., com a EP – Estradas de Portugal, S.A., e da sua transformação na sociedade anónima com a denominação Infraestruturas de Portugal, S.A.

PARECER

A Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação, através do seu Presidente, Deputado António Topa, veio solicitar à ANAFRE, no âmbito dos trabalhos respeitantes à identificada Comissão, o seu parecer sobre o Projeto de Lei em título.

Após se ter debruçado sobre o documento em presença, fazendo a sua leitura e análise, a ANAFRE apresenta e comenta a sua reflexão.

A fusão entre a Rede Ferroviária Nacional - REFER - e as Estradas de Portugal – EP - foi consagrada no dia 1 de junho de 2015, por via da publicação do Decreto-Lei nº 91/2015 de 29 de maio.

As infraestruturas rodoviárias e ferroviárias encontraram, por força da Lei, uma gerência comum, feita através de uma única empresa, de acordo com uma estratégia conjunta, integrada e complementar.

Desta união, que uns dizem feliz, outros chamam forçada e desastrosa, nasceu a «*INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, EP*»

O modelo de gestão adotado e em funcionamento nos últimos anos, previa, na sua constituição, quatro entidades distintas do Grupo REFER: duas empresas e duas direções da própria REFER.

A REFER, por si só, detém um vasto universo patrimonial sob a sua responsabilidade, com um potencial de rendimento que pode e deve ser valorizado. Porém, a análise do seu desempenho, conclui e identifica a dispersão de intervenções na área do património como a causa principal para as dificuldades sentidas na sua rentabilização.

Tendo em vista melhorar os resultados económicos desta atividade, foi elaborado um plano de reorganização da gestão do património, a nível do Grupo, que contempla a



concentração, numa única entidade, dos vários tipos de intervenções nesta matéria. Em conformidade, foi dado o primeiro passo para a concretização desse plano, que consistiu na transformação da INVESFER, atualmente dedicada ao património imobiliário, numa empresa com objeto mais abrangente, capaz de acolher toda a ação do Grupo no âmbito do património.

A par da alteração de estatutos, foi feita a redenominação social, passando a nova empresa a designar-se por REFER Património, S.A..

As restantes medidas do plano de reorganização que visam tornar a gestão do património REFER mais eficiente e eficaz estão em fase final de implementação.

Apesar de toda esta evolução o modelo da fusão para a gestão conjunta das rodovias e das ferrovias não inspira confiança ao Grupo Parlamentar do PCP nem ao Partido que o suporta.

Daí que:

A presente iniciativa legislativa, emanada do Grupo Parlamentar do PCP, tenha um objetivo muito perentório: cancelar e reverter a fusão da REFER com a «Estradas de Portugal».

No seu entender, tal fusão tem sido muita contestada, mormente, pelas suas consequências operacionais.

Mais afirma que o modelo construído se revelou desastroso, carregando as empresas com encargos financeiros e provocando a paralisia do investimento e a degradação das infraestruturas.

É verdade que o modelo é anterior à fusão, e nem sequer é exclusivo da I.P. Mas a fusão, desvalorizando a resposta operacional e centrando-se na gestão de subcontratações, amplifica todos os problemas dessa opção.

E aponta para diversos defeitos da sua operacionalidade, dizendo que:

- No decurso destes quatro anos veio a confirmar-se a necessidade de dissolver este como todos os processos das PPP e de abandonar, definitivamente, um modelo que hipotecou o futuro do País para alimentar os lucros escandalosos de meia dúzia de grupos monopolistas;
- No final dos mesmos quatro anos e apesar de toda a engenharia financeira aplicada, não foi possível camuflar o desastroso impacto para o País do modelo das PPP - Parcerias Público Privadas - pelo que o modelo da IP que fundiu as empresas públicas REFER e Estradas de Portugal não fica de fora;
- O resultado líquido daquela IP tem sido travestido de injustificadas sobrevalorizações;



- Tal resultado foi absolutamente artificial e só se torna credível, perante uma perfeita maquilhagem aparentando vitalidade, através de injeções de capital público, de sucessivas moratórias e perdões sobre a dívida e do congelamento do investimento e da manutenção;
- A fusão das empresas que, ao longo de anos sucessivos, somaram saber, competência e equipamentos causou o seu total esvaziamento a favor dos grandes grupos económicos pois se viram obrigadas a contratar e subcontratar serviços externos que eram assegurados internamente;
- Este novo modelo de organização afirmou-se com custos crescentemente avultados para o erário público;
- A fiabilidade e a segurança do sistema rodoviário de transportes representam, ainda, um modelo completamente irresponsável já que, entre o material circulante – será que a EMEF **não cumpre bem o seu papel?** - e as infraestruturas respetivas deve existir perfeita articulação;
- Se a IP têm como objeto a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização das redes rodoviária e ferroviária nacionais, incluindo-se, nesta última, o comando e controlo da circulação, será que as Infraestruturas de Portugal **não cumprem bem a sua missão?**
- Se o Governo em funções já reconheceu a necessidade de reverter a separação da EMEF e da CP, é necessário acabar com a separação entre a CP e o gestor da infraestrutura, o que só é possível caso a reversão da fusão da REFER e da EP for entendida como um passo indispensável;
- Ficou o Estado na dependência dos grandes grupos da construção civil e obras públicas que monopolizam e cartelizam o setor, deixando as empresas públicas reduzidas à condição de gestoras de empreitadas, de concessões e de subcontratações;
- Ficou, ainda, dependente da ditadura da banca porque, ao somar obrigações financeiras, criam dívidas e implicam o real congelamento do investimento público, se não o seu próprio desinvestimento.

Ora:

A reversão da fusão entre as Estradas de Portugal (EP) e a REFER fora uma bandeira de esperança para o PCP aquando do seu envolvimento na geringonça pelo que se pode afirmar ser esta uma ideia sua com alguma maturação.

A sua pretensão, porém, não colheu suficiente interesse da geringonça e os objetivos do PCP não lograram alcance.



São, todavia, muitos os que recusam a ideia de uma cisão entre a EP e a REFER, porque dizem não existirem quaisquer vantagens nessa reversão. Aliás, ao acontecer, não poderia ser através da reversão, mas sim, através de uma nova cisão, à imagem de tantos outros casos registados no mundo empresarial.

Entendem, ainda, que esta é a oportunidade histórica para que toda a mobilidade terrestre seja tratada de uma forma inteligentemente conjugada, que permita assegurar um crescimento do tráfego ferroviário, preservando e conservando a qualidade do setor rodoviário e criando condições para que tudo seja feito com meios que não onerem o Orçamento do Estado e os contribuintes.

Esses objetivos mantêm-se e fazem parte do projeto da administração em vigor.

A fusão, já em adiantado estado da sua implementação, criou vínculos cuja reversibilidade não seria portadora de vantagens, nem na perspetiva do valor da própria marca, já consagrada, nem na perspetiva dos financiamentos e das emissões obrigacionistas.

Muitas foram as etapas percorridas e consumadas.

- Uma boa parte do património foi alienada, arrendada ou concessionada.
- Os trabalhadores que viram, indefesos, a sua vida dar um tombo, reencontraram, novamente, a sua estabilidade.
- A empresa ganhou espaço nos mercados.

Não só não ganharia nada como perderia pelo facto de se ter dado lugar a uma das maiores operações de ativos realizadas em Portugal.

A I.P. é uma das empresas que têm mais importância na gestão do espaço geográfico português relativo ao transporte das mercadorias que saem de Portugal - o designado interland - e nas mudanças na mobilidade modal, entre ferrovia, rodovia, modo marítimo e modo aéreo.

A abertura do capital a privados, que em nada colhe o apoio do Grupo proponente da reversão, também tem sido indicada como solução de sucesso.

Esta ideia muito antiga recuperaria o conceito das empresas de capital misto em atividades muito específicas, onde, continuando sob o controlo do Estado, viria o capital privado para dar um cunho autónomo à gestão e captar mais capital e maior capacidade de investimento.

A prioridade no Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - PETI - consiste na arquitetura de uma linha para mercadorias, o que em nada afasta a possibilidade de ter uma utilização mista.



Na rodovia, a maior parte do investimento tem sido canalizada para a conservação.

Temos estado sempre em primeiro ou segundo lugar na qualidade da rede na Europa. A essa classificação nos rankings europeus, não são estranhos projetos como os já executados, nomeadamente:

- O IC16, que foi concluído ao fim de quase três décadas de anos e requalificado há cerca de dois;
- O Túnel do Marão, que faz a ligação entre duas autoestradas, ligando os destinos de Trás-os-Montes com os do resto do mundo.

Que a construção de outros tão desejados e virá potenciar. A título de exemplo citaremos:

- A «Via dos Duques», como foi batizado o tão discutido projeto de autoestrada a lançar entre Viseu e Coimbra, tão repensado e reformulado, ainda sem solução à vista que traga tranquilidade aos Municípios e às populações envolvidos e apague, definitivamente, da lista dos conceitos «a estrada da morte»;

ou:

- As renegociadas ex-SCUTs.

Considera a ANAFRE que existem fortes pressões sobre este setor e seus atores.

Considera, ainda que:

- Há muito que reestruturar, transformar e desenvolver;
- Há que discutir, investir e competir;
- Há que repensar, programar e consolidar;
- Há que equacionar, pacificar e cumprir as obrigações ambientais;
- Há que modernizar, desburocratizar e aplicar novos métodos e tecnologias.

A missão é gigantesca.

Reverter a fusão poderá significar reverter o crescimento do empreendimento agora no trilho: «AS INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, IP».

A Democracia suporta, muitas vezes, soluções que poderão não ser as que achamos mais eficientes ou mais seguras do ponto de vista teórico.



Qualquer que seja o governo em funções, deve, neste setor, ter como prioridade absoluta as preocupações com o mercado e com a evolução do rating e ter em conta o nível e volume de dívida que suportamos.

Precisamos de contar com políticas públicas absolutamente rigorosas do ponto de vista da dívida pública que causa tanta responsabilidade ao Estado que somos todos nós.

Saber tomar medidas para que a dívida cresça o menos possível e, pelo contrário, decresça natural e progressivamente, devem ser alfa e ómega de qualquer governação.

Dada a sua diversidade política e humana, o manancial de massa crítica que aí se congrega e ser repositório de enorme sabedoria capitalizada, a Assembleia da República reúne todas as condições para encontrar, no seu seio, a melhor decisão.

É o que se anseia e espera.

Lisboa, 11 de março de 2020