

Novo presidente da REFER lembra que quanto menos comboios andam a circular maiores são os custos do Estado com a ferrovia, Rui Loureiro foi nomeado para a REFER no final de Agosto do ano passado. A administração da REFER liderada por Rui Loureiro está em funções há seis meses. O período foi aproveitado para estudar em pormenor o funcionamento da empresa e arrancar agora com a reorganização. Concentrar os serviços da REFER em ramos específicos, por exemplo, é uma das alterações já em curso. O primeiro passo foi dado com a ex-Ferbritas (ver ao lado) e a internacionalização é a saída para revitalizar o grupo.

Em que moldes assenta a reorganização da REFER?

Estamos a criar o Grupo REFER, chamando todas as empresas instrumentais ao seio da casa-mãe, seguindo as indicações do governo de ter um só conselho de administração para as várias empresas. É o que estamos agora a fazer na REFER Telecom, depois do processo iniciado com a Ferbritas. Começámos pela engenharia, estamos a prosseguir com os sistemas de informação e seguir-se-ão os serviços de gestão de estações, património, aluguer ou rentabilização de espaços, que fica com a REFER Património.

Trata-se de arrumar a casa?

Tem de ser arrumada. Chegámos há seis meses e não fizemos logo grandes alterações. Primeiro estivemos a ver como a casa trabalha e só depois podíamos decidir como íamos arrumá-la.

Porquê criar um Grupo REFER?

O conceito surgiu porque a REFER não pode vender, nem concorrer no mercado externo, já que não tem rácios económicos saudáveis, que lhe permitam fazê-lo. Já as suas empresas instrumentais têm bons rácios, e vamos usá-las para fazer essa internacionalização.

Crescer pelas empresas do grupo para dar a volta às incapacidades da REFER?
Como são mais pequenas já conseguem ter rácios. Não são pesos-pesados, mas podem entrar em concursos mais facilmente, ir à banca arranjar garantias, algo que a REFER está proibida de fazer. Não é uma questão de dar a volta, é o mercado que não permite que a REFER se apresente aos concursos. Queremos potenciá-las, para que ajudem a compensar os saldos negativos que a REFER tem. Não são grandes, estamos praticamente no break-even, mas esperamos conseguir melhorar o contributo destas empresas.

Qual o impacto da reorganização em termos de pessoal?

Vai ter influência no quadro de pessoal, quer na forma como estão distribuídos, quer eventualmente na quantidade. Falamos sobretudo de quadros, já que quem está afecto às operações continua a ser preciso. Mas há outras potencialidades de que não falei, como a Academia REFER, que tem como objectivo ganhar e preservar know-how. Alguns quadros ficarão soltos com a remodelação e terão outras ocupações: a Academia, onde podem transmitir conhecimentos interna ou externamente, e na internacionalização dos serviços, já que vamos precisar de quadros qualificados... Não se espera um grande impacto. Já se a remodelação falhar, o impacto será maior.

Saindo da esfera interna e olhando para as metas do país, em que ponto está a linha de mercadorias Portugal-França?

O que tem sido referido publicamente é uma linha de mercadorias, cujos grandes eixos serão a linha Valença-Faro, com ligação a todos os portos e dois corredores para Espanha. O objectivo é que esses corredores cheguem a França. Mas como? Fala-se muito na bitola europeia, ora o problema é que os espanhóis não a têm. O facto é que o nosso Hinterland [zona de influência portuária] é Espanha. Assim, na realidade, para levar mercadoria a Espanha não é preciso bitola europeia. Mas como Bruxelas quer uniformizar a bitola, o que devemos fazer é uma bitola dupla, o chamado “terceiro carril”, de forma a garantir que a nossa estrutura possa ser transformada em bitola europeia assim que tivermos ligação a França. Estamos a avançar com

projectos para que seja possível desenvolver esta opção, para conseguirmos ter comboios de bitola europeia e ibérica na mesma linha.

Isso não vai aumentar os custos?

Sim, mas é mais barato que fazer uma linha que depois não usamos. O excesso de custo é ter capacidade para um terceiro carril, que será colocado quando for necessário. É mais caro, mas não tão caro que inviabilize o projecto.

Já sobre a concessão da linha de Cascais, espera-se que avance já este ano...

As concessões estão pensadas para o domínio da exploração. Como é uma linha fechada, poderá ser uma concessão com exploração, mas não sei se alguém pega naquilo, é preciso muito dinheiro... Sei que se está a tentar fazer a concessão de exploração, se inclui ou não infra-estrutura não sei. Mas não estudamos concessões, só se tiverem incluída a reabilitação.

A REFER terá algo a ganhar com a entrada dos privados na ferrovia?

Ganha com a optimização da infra-estrutura. O problema hoje em dia é que a estrutura que temos não está a ser usada. Ou seja, se há uma linha com 60 comboios por dia, esta até pode dar uma margem residual. Mas se nessa linha passarem só 20 comboios, não é possível, pois não se podem repercutir nesses 20 os custos da linha toda. Se os privados conseguirem otimizar melhor a utilização da ferrovia são bem-vindos. É que quanto menos comboios circulam maior é o défice da REFER e os custos do Estado.

Mas essa ideia choca com a racionalização de custos em curso na CP.

Não sei da gestão da CP, mas há algumas linhas rentáveis e nem todas dão prejuízo. A ferrovia como um todo é que é deficitária. O Estado paga indemnizações compensatórias (IC) que devem ser dadas para as linhas que não têm tráfego e que exigem serviço público. Agora se houver um privado que mesmo assim queira potenciar essas linhas ficamos a ganhar.

Ficando o privado com as IC?

O transporte público não é para dar lucro, mas não pode ser sistematicamente deficitário sem se fazer nada. De uma forma genérica, os investimentos em infra-estrutura não são recuperáveis, podemos é ter uma gestão operacional com custos cobertos. Ninguém pode esperar que os milhões de euros investidos na ferrovia tragam lucro porque há um conjunto de ganhos indirectos não calculáveis. Se melhorar a ferrovia para Beja, potencio um desenvolvimento da cidade que não conseguiria de outra forma, são ganhos induzidos que não são calculáveis.

Por Patrícia de Melo Moreira *in* iOnline