



Ao Tribunal de Contas  
Av. da República, 65  
1050-189 Lisboa

Lisboa, 29 de Outubro de 2015

**Assunto: Novos dados sobre a capitalização da CP Carga pela CP  
Governo manda oferecer à MSC material (sub)avaliado em 116 milhões**

Ex.mo. Sr. Presidente do Tribunal de Contas:

Uma das desculpas para a privatização da CP Carga (empresa detida a 100% pela CP) é de que tinha uma grande dívida (120 milhões de euros) e que sendo uma empresa pública o Estado não tinha dinheiro para suportar os encargos daí decorrentes. Era esta e só esta, pois quanto ao negócio, a empresa crescia de ano para ano tendo tido em 2014 o seu melhor ano desde que foi criada, e só não crescia mais porque, nas palavras de Manuel Queiró, presidente da CP e da CP Carga, o Governo impedia as empresas públicas de contratar mais trabalhadores, mesmo que essa contratação significasse mais negócio.

Ora se a dívida da CP Carga não derivava do seu negócio, de onde vinha? Do facto de, quando foi criada a CP Carga, autonomizando-se da CP, ter sido decidido que o material circulante (locomotivas) continuaria propriedade da empresa mãe, a CP, sendo transferido para a CP Carga apenas os vagões (e o correspondente leasing!). Significa isto que desde 2009 a CP Carga pagou uma verba anual de *leasing* pelos vagões e uma renda anual pelas locomotivas (fornecimento e manutenção). Para fazer face a estes encargos endividou-se junto da banca, pelo que àqueles valores acresciam juros. Resumidamente, a dívida da CP Carga distribui-se entre 30 milhões para o leasing remanescente dos vagões, sendo o restante derivado da renda anual das locomotivas (18,8M€ em 2014) a que cresceram os juros da dívida (7 M€ em 2014).

Deixamos ao critério de cada um julgar quais as verdadeiras razões pelas quais foi montado um negócio que gera necessariamente uma empresa endividada sendo todas as suas partes empresas públicas tuteladas pelo Estado.

Chegados a 2015 o Governo apresenta como grande negócio vender por 2 milhões de euros uma empresa cuja dívida é de 120 milhões e apesar de ter activos superiores a 60 milhões, Mas como diz o provérbio, o Diabo está nos detalhes. Tendo conseguido apurar mais detalhes sobre o «negócio» em curso, remetemos esta carta, a terceira, ao Tribunal de Contas. Analisemos.

**Facto 1** – A CP prepara-se para passar para a CP CARGA todas as locomotivas que até aqui lhe alugava, através de um aumento de capital social em espécie. Noutras palavras, esta capitalização da CP Carga não só limpa toda a sua dívida como representa uma descapitalização da CP em igual montante.

**Facto 2** – Para efeito de transferência de capital o parque de 59 locomotivas foi avaliado em 116 milhões de euros conforme quadro seguinte:

Série (tipo)	Número total de locomotivas transferidas	Ano de entrada ao serviço	Valor total apurado	Percentagem de variação entre o valor da locomotiva mais cara e o da mais barata da série
4700 (eléctricas)	25	2008	100 935 000€	3%
5600 (eléctricas)	4	1993	12 361 000€	4%
1400 (diesel)	15	1967	762 681€	89%
1900/1930 (diesel)	11	1981	1 682 089€	90%
1960 (diesel)	4	1979	628 009€	21%



É muito, mas ainda assim é um valor claramente subavaliado. A avaliação de um veículo, seja rodoviário ou ferroviário, é tão mais fácil quanto mais recente ele é, razão pela qual não questionamos demasiado os valores apurados para as locomotivas eléctricas mais recentes. O que não se compreende, a qualquer título, é a diferença de valores individuais entre duas locomotivas das séries 1400 ou 1900/1930. Mesmo considerando que estas locomotivas para circularem necessitam de revisões periódicas onerosas, e que estas revisões custam centenas de milhares de euros, o certo é que todas estão em condições de circular. Atribuir a uma locomotiva a circular um valor inferior ao seu valor em sucata é inadmissível. Se o serviço que podem prestar não justifica o custo de manutenção; se não existe procura de serviço rebocado a diesel para tão grande parque de locomotivas, então a CP, proprietária das locomotivas, abati-as, ficando com o correspondente valor da sucata em caixa. Em vez disso a CP continua a mantê-las ao serviço, tendo já depois daquela avaliação (Março de 2015) investido 250 000€ na revisão periódica de uma locomotiva avaliada em 16000€.

**Facto 3** – Mesmo considerando que o apuramento do valor de uma locomotiva perto do seu fim de vida útil é difícil, já o mesmo não se pode dizer do facto de estarem todas aptas para o serviço. Abrimos aqui um parêntesis para explicitar que qualquer veículo ferroviário só pode circular na rede ferroviária portuguesa se tiver o que se designa por “equipamentos embarcados”, ou seja CONVEL e Radio Solo Comboio. São estes equipamentos que permitem ao veículo ferroviário comunicar com os equipamentos instalados na via e com os Centros de Comando e Controlo de Tráfego Ferroviário da REFER. E tal é válido para qualquer veículo ferroviário, qualquer que seja o seu proprietário e a sua função (transporte de passageiros, de carga, inspeção, manutenção ou construção de via). No caso particular das locomotivas, estas estão ainda equipadas com um terceiro equipamento embarcado, Train Office. Este equipamento não é obrigatório para efeitos de autorização de circulação da rede portuguesa, mas representa um investimento da CP numa importante ferramenta de gestão do parque de material rebocado (carruagens de passageiros e vagões de mercadorias).

À luz deste simples facto, o valor das locomotivas ganha um novo e sinistro cambiante pois só os equipamentos embarcados valem 145 000€ por locomotiva, equipamentos que podem ser retirados de uma locomotiva destinada à sucata para serem montados noutra série de material que tenha de circular na rede ferroviária portuguesa. Ora se 145 000€ representa 3% do custo de uma locomotiva eléctrica da série 4700; quando falamos de uma locomotiva diesel da série 1400 representa mais de oito vezes o valor que lhe foi atribuído nesta avaliação. Por outras palavras, a CP valorizou uma locomotiva em 16 615€ quando só o valor dos equipamentos embarcados é de 145 000€. E depois, ainda ofereceu, «por fora», o conjunto de peças sobressalentes necessárias à manutenção do parque de locomotivas (aproximadamente 10% do valor da frota de locomotivas).

**Epílogo** – Com a anunciada intenção da CP alugar mais veículos ferroviários a Espanha para o serviço de passageiros, ainda vamos assistir à “reaquisição” por parte da CP dos equipamentos embarcados das locomotivas das quais se pretende agora desfazer. Ao contrário da natureza em que *nada se perde, nada se ganha, tudo se transforma*, na acção do Governo o erário público tudo perde, e a multinacional MSC tudo ganha.

Com os nossos melhores cumprimentos,

A Comissão de Trabalhadores da CP  
A Comissão de Trabalhadores da CP Carga