

Fusão REFER/EP: Um desastre que urge reverter!

UM ANO DE INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL Sem motivos para festejar!

No dia 1 de Junho completou-se um ano desde que foi formalmente criada a «Infraestruturas de Portugal», empresa que resultou da fusão da REFER e da EP, as duas empresas públicas que asseguravam a gestão da rede ferroviária e da rede rodoviária do país.

Neste Aniversário, como manda a tradição, foram (re)apresentados uns números martelados, e convenientemente descontextualizados para justificar a desastrosa opção tomada de fundir as empresas, bem como a desastrosa (e anterior)

opção de tratar a rede de Infraestruturas do país como se duma operação financeira se tratasse. Números que são sempre propalados por uma Comunicação Social demasiado amestrada para contrariar a propaganda dos poderosos ou para conduzir uma investigação independente e profunda.

No próprio dia 1 de Junho de 2016 o PCP alertou para esse desastre, numa Nota de Imprensa que aqui desenvolvemos, procurando dar uma verdadeira imagem do que representou a fusão e da ruptura que se impõe concretizar.

I

O muito que se travou não faz esquecer o que falta ser travado

O PCP condenou veementemente a opção do anterior governo de fundir a REFER e a EP. A opção do actual governo de manter essa fusão e a administração nomeada pelo anterior governo traduzem a vontade de não travar um processo que se revela desastroso para os interesses nacionais.

Recordamos, a esse propósito, aquilo que a actual Administração da IP levou a Bruxelas no seu documento «Infraestruturas de Portugal - From Hell To Earth» datado de 24 de Novembro de 2015, e refletindo o conteúdo - que em Portugal nunca foi plenamente assumido - das medidas que estavam a ser implementadas para tornar a IP atractiva para uma privatização: criação de novas portagens (IC22, IC16, A43, A44, A28, EN14, IC2, A33, A20 e IC17) assumindo uma redução de 35% dos utilizadores para alcançar ganhos de mil milhões de euros; venda antecipada dos ganhos futuros (em portagens e taxas ferroviárias, uma operação financeira onde a dívida parece reduzir-se mas de facto aumenta); (re)compra das subconcessões mais ruinosas (Douro Interior, Litoral Oeste, Baixo Alentejo e Algarve Litoral); novo contrato de concessão

pelo Estado de todas as Infraestruturas rodo e ferroviárias à IP (que estava redigido e pronto a ser assinado, previa a concessão até 2099 com aumentos de portagens e taxas e garantias de pagamentos pelo Estado a um nível que assegurava o lucro substancial dos futuros donos da IP). Isto sem esquecer que dentro do próprio processo de privatização da IP corriam outros processos de privatização que era suposto estarem concretizados em 2015 como é o caso, referido no Relatório e Contas da IP de 2015 (RC2015IP), das concessões da A23, dos Terminais de Mercadorias e da Linha de Cascais.

A derrota do Governo PSD/CDS nas eleições de 4 de Outubro serviu para travar este criminoso caminho, que teria entregue o conjunto das infraestruturas nacionais à exploração de um qualquer grupo monopolista numa gigantesca PPP. Infelizmente a dimensão da derrota da política de direita não foi suficiente para concretizar a necessária ruptura e inversão do caminho que estava a ser trilhado, mas essa continua a ser a única forma de travar o desastre em que o país foi mergulhado para benefício de uns poucos.

II

Desmaquilhem as contas da IP/2015

O auto-elogio que nestes dias ouvimos foi similar ao que se encontra inscrito no Relatório e Contas de 2015: «Os resultados alcançados no primeiro exercício económico da IP, demonstram a bondade da solução encontrada para colmatar a situação de insustentabilidade financeira das empresas EP e REFER. O Resultado Líquido positivo de 12,5 milhões de euros, que compara com o resultado negativo conjunto da EP e REFER, em 2014, de 72,6 milhões de euros, representa uma melhoria de 85,0 milhões de euros.»

Que pena estarmos perante uma mera engenharia. Que pena ser mais difícil resolver os problemas que empurrá-los com a barriga. Veja-se o que varia nas contas para justificar essa diferença no resultado líquido, e se essa variação não poderia

ter acontecido no quadro das empresas não fundidas, deixamos dois exemplo: As receitas aumentam 139,4 milhões de euros graças à variação da Contribuição Serviço Rodoviário (CSR) recebida, que passou de 531,4 para 671,0 milhões de euros, ora este aumento de 26% na CSR recebida não tem nada a ver com a fusão das empresas mas com o aumento da carga fiscal suportada pelos portugueses; o próprio RC2015IP reconhece uma redução dos encargos financeiros em 119 M€, devido ao não pagamento de juros de empréstimos do Estado que foram liquidados por dotação de capital (conversão de créditos), tendo ultrapassado os 1,5 mil milhões de euros em 2015 essas injeções de capital, e como é evidente, estas injeções de capital poderiam ter acontecido com as empresas fundidas ou separadas.

E apesar de ter recebido mais 139,4 milhões em impostos via CSR, e apesar de ter pago menos 119 milhões em juros por o Estado ter amortizado parte da dívida, a IP só consegue um resultado líquido 85 milhões de euros melhor que a REFER e a EP em 2014. Ou seja, tirada a maquilhagem, as coisas estão ainda piores afinal!

O mesmo se passa com os números da dívida da IP, que são apresentados como se se tivesse perante uma redução, quando na realidade, e como é reconhecido no próprio Relatório e Contas da IP, a dívida sofreu um agravamento superior a 20% se olharmos para o «Endividamento Ajustado», que tem em

conta os sucessivos Aumentos de Capital subscritos pelo Estado (O total de Aumentos de capital registados no RC2015IP é de 1,6 Mil Milhões.)

E importa ter presente que em 2016 o Estado já realizou um novo aumento de capital, desta vez de 400 Milhões de Euros.

As Empresas e as Infraestruturas públicas não podem ser reduzidas a operações financeiras. Mas é importante lembrar que os resultados dessas operações são sempre mascarados no curto prazo para aparecerem como inevitabilidades no longo prazo.

| Passivo Remunerado | | | | | | Milhões € |
|------------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|-------|--------------------|
| | 2013 | Variação 2013/2014 | 2014 | Variação 2014/2015 | 2015 | Variação 2013/2015 |
| Financiamentos Obtidos | 10,34 | | 8,95 | | 8,25 | |
| Aumentos de Capital | 0,03 | | 2,58 | | 4,19 | |
| Endividamento Ajustado | 10,37 | 11,10% | 11,53 | 7,90% | 12,66 | 20,70% |

III

A ruptura que se impunha e que se impõe

A fusão da EP com a REFER destinou-se, no essencial, a juntar recursos para se poder pagar a gigantesca dívida das Estradas de Portugal provocada pelas PPP que os sucessivos Governos lhe impuseram.

O país vai sendo regularmente massacrado com a propaganda das falsas poupanças que cada governo diz ter negociado com os subconcessionários. Mas essa propaganda até hoje só se traduziu em dois resultados reais: aumento anual de custos com as PPP; aumento das responsabilidades futuras do Estado (nomeadamente com a manutenção).

E enquanto todos os recursos vão sendo desviados para pagar PPP, para pagar auto-estradas que a maioria não usa por causa das portagens, a Rede Viária Nacional degrada-se de uma forma acelerada, pois o imposto que os automobilistas pagam cada vez mais (CSR) para a manutenção e desenvolvimento dessa infraestrutura é todo desviado para pagar PPP. E a IP ainda se vangloria de ter conseguido reduzir em «26% os gastos em conservação periódica da rede viária e em 15% os gastos de conservação corrente e segurança rodoviária».

O país precisa de romper com o modelo das PPP, recusando pagar processos especulativos e apurando as responsabilidades de quem tentou comprometer o Estado Português nestes negócios.

A reconstrução da REFER e das Estradas de Portugal que se impõe vai muito mais longe que a necessária e indispensável reversão da sua fusão. Ambas as empresas necessitam de ser saneadas dos encargos financeiros nelas depositados pelos sucessivos governos (dívida no caso da REFER, compromissos com as PPP no caso da EP), reconstruir um quadro de pessoal capacitado para assegurar um conjunto de operações entretanto externalizadas (manutenção, inspecção, projecto, por exemplo), e valorizar os seus activos em vez de os alienar (IP Telecom, Património, Terminais, etc).

E no caso da ferrovia, importa mesmo seguir o caminho da reunificação do Caminho de Ferro, revertendo um caminho imposto pela União Europeia, e que só serve os interesses das grandes multinacionais europeias.

| Rede Viária | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Rede sobre gestão directa (RGD) - Km | 13515 | 13554 | 13664 | 13520 |
| Rede Concessionada - Km | 1766 | 1766 | 1589 | 1596 |
| Gastos com a Conservação Corrente da RGD - M€ | 45,3 | 48,2 | 32,5 | 35,6 |
| Gastos com as Subconcessões - M€ | 686 | 636 | 952 | 1305 |

A LUTA CONTINUA!

O PCP saúda os trabalhadores da REFER e da Estradas de Portugal pela sua luta e mobilização contra a constituição da IP, uma luta que mesmo depois de concretizada a fusão não deixou de se expressar.

O PCP questionou o Governo sobre o balanço de um ano da existência da IP e procurará dar seguimento ao projecto de lei já entregue na Assembleia da República que propõe a reversão da fusão.

Sector Ferroviário
Partido Comunista Português

