

7/22/2013

## Rui Loureiro – presidente da REFER

“Todas as linhas novas estarão preparadas para bitola europeia”

**Todos os novos investimentos na construção e requalificação de linhas ferroviárias irão contemplar travessas de dupla fixação para futura migração da bitola ibérica para europeia, afirma o presidente do conselho de administração da Refer, Rui Loureiro, adiantando que a prioridade irá para a construção de linhas de alta prestação da mercadorias, designadamente Évora – Caia e Aveiro – Salamanca, pela Linha da Beira Alta. Entretanto, a própria Refer foi sujeita a uma organização, que passou atribuição de ‘core business’ às diferentes empresas para que sejam rentáveis.**

**TRANSPORTES EM REVISTA – Assumiu a presidência da REFER numa altura em que a empresa está obrigada a levar a cabo cortes em custos operacionais e salários para atingir as metas impostas pela troika. Uma das prioridades da atual administração tem sido a reorganização da Refer. Em que consiste esta reorganização que passa pela criação do Grupo Refer?**

**RUI LOUREIRO** – O objetivo consiste em estruturar melhor o ‘core business’ da empresa e as suas operações no mercado. Nos últimos anos ocorreu um ‘desinvestimento’ na ferrovia, o que levou o Grupo Refer a ter uma engenharia excedentária. Foi nesse âmbito que surgiu a possibilidade de venda da empresa subsidiária, a Ferbritas, que não se concretizou por razões que escaparam a esta administração. As negociações para venda falharam, o que colocou o problema de reestruturação. O que fazer com tanta gente que estava dedicada diretamente ao investimento? Levantou-se a hipótese de desmantelamento da área de engenharia, mas tinha um inconveniente a médio prazo: a perda de todas as competências para podermos manter a nossa ferrovia a funcionar, quer não apenas na área de investimento quer também na de manutenção.

**TR – Como foi resolvido esse assunto?**

**RL** – Decidimos reorganizar a Refer, atribuindo ‘core business’ às diferentes empresas. A engenharia foi concentrada na antiga Ferbritas, que hoje se chama Refer Engineering; toda a informática passou para a Refer Telecom, o património para a Refer Património. A Refer EPE vende um determinado produto que é controlo de sinalização e de vias, gestão de tráfego, manutenção das suas próprias linhas. Basicamente focamos as empresas no seu ‘core business’ e, a partir daí, tentar que sejam rentáveis.



**TR – É conhecida a dívida histórica da Refer. Como se ‘limpa’ essa dívida?**

**RL –** Tive oportunidade de dizer numa outra entrevista que o investimento na ferrovia não é rentável. É evidente que dificilmente a dívida histórica será paga pela operação, até pela forma como os operadores pagam a utilização da via. Trata-se de um serviço público que naturalmente tem de ser subsidiado. Por outro lado, estes investimentos trazem mais-valias indiretas para a Economia e por aí poder-se-ia contabilizar alguma forma de pagamento à ferrovia. Por indicação do ministério, procurámos estabelecer com os grandes carregadores privados – Portucel, AutoEuropa, entre outros, -- para perceber como poderemos rentabilizar os investimentos no ‘last mile’ para chegar aos terminais, aos portos, às minas. Nessa perspectiva, os investimentos serão rentáveis porque poderemos recuperar as verbas utilizadas para ligar os privados à rede. De qualquer maneira também nos poderemos associar suportando eles uma parte do investimento e nós a outra, sendo o resto recuperado pelo tráfego. Os grandes investimentos que foram feitos na ferrovia são de longo prazo para dotar o país de uma ferrovia moderna. Devo esclarecer que só este ano pagámos a última ‘tranche’ do primeiro investimento que fizemos na ferrovia em Portugal.

**TR – Apesar da conjuntura económico-financeira atual do País, a Refer mantém um plano de investimentos para 2013. Que investimentos estão previstos, sabendo-se que não existirão investimentos para grandes obras?**

**RL –** Isso não é totalmente verdade nem é essa a política. A prioridade passa pelo transporte de mercadorias. Aqui é que se levantam os problemas de melhorias das linhas: uma curva mais ligeira permite a circulação de comboios a maior velocidade e,

eventualmente, mais compridos; cruzamentos; acessibilidade aos portos; a eletrificação para garantir que é possível disponibilizar tração elétrica. A pedido da tutela e também por 'moto' próprio, a Refer está a fazer um plano estratégico para a ferrovia até 2050, com três intervalos – 2020, 2030 e 2050.

**TR – Foi criado um grupo de estudo para esta matéria?**

**RL** – Sim. Da nossa parte estamos a tentar preparar um encontro com os operadores e os portos para tentar perceber quais são as suas ideias. Como não há muito dinheiro temos de utilizar o pouco que existe da melhor forma. Se calhar, em vez de fazer uma estação nova devemos melhorar a existente, libertando verba para fazermos alguma modificação numa linha, numa zona de estacionamento, etc. Temos de olhar para o utilizador final e arranjar maneira dos operadores conseguirem fazer a operação. Se um privado nos disser que gostaria de utilizar a ferrovia e que se tivéssemos dois quilómetros de linha poderia usá-la, então iremos estudar o assunto.

**TR – Em termos de investimentos prioritários, o que está previsto para os tempos mais próximos?**

**RL** – Para 2013 estão previstos estudos. Iremos também fazer alguns investimentos de manutenção, como barreiras, túneis. Estamos a finalizar os estudos para eletrificação da linha do Minho, designadamente dos troços Nine – Viana e Viana – Valença. Na Linha da Beira Baixa estamos a fazer alguma remodelação para resolver alguns problemas. Para os próximos quadros comunitários vamos propor a modernização do troço entre a Covilhã e a Guarda. Trata-se de uma linha que estando nos corredores internacionais terá de estar preparada para comboios com 750 metros. O traçado irá ser melhorado e também será realizado trabalho de reabilitação nas pontes.

**TR – O gestor da infraestrutura ferroviária admite praticar taxas de uso diferentes, por exemplo em termos horários, para aumentar a competitividade do transporte ferroviário de mercadorias? Os operadores dizem que atualmente se paga pela 'intenção' e pela 'reserva' e não tanto pela operação efetiva porque o comboio não se realizou...**

**RL** – A taxa de uso consiste na taxa de cobertura de operação da rede. Tem unicamente essa função, sendo variável de acordo com as condições de segurança, de transporte ou de carga da própria linha. Por outro lado temos de perceber que uma linha férrea não é propriamente uma autoestrada porque não se pode colocar três comboios ao mesmo tempo na mesma linha. Existem canais e há que reservá-los. Por isso é necessária uma antecedência de 48 horas para reservar canais. Ao reservar canal para um comboio não posso 'meter' mais nenhum. Se o comboio for cancelado, a linha fica sem utilização. Além disso, quando se reserva canal, isso impossibilita a Refer de fazer a manutenção programada, uma vez que não é possível alterá-la em 24 horas.



**TR – É possível haver do gestor da infraestrutura uma maior flexibilidade à dinâmica própria da operação ferroviária?**

**RL –** O pressuposto das taxas de uso é muito rígido e baseia-se nas diretivas comunitárias. Não sei se é possível flexibilizar o cálculo da taxa de uso, com base em outros pressupostos, praticando um valor inferior para o transporte de mercadorias. Mas devo dizer o seguinte: os operadores de mercadorias queixam-se que pagam mesmo que não passem, mas também é um facto que pagam por comboio. Se o comboio for mais carregado do que deve ou mais comprido, o nível de deterioração da linha é mais elevado. Nesse caso também deveriam ter um agravamento. Esta administração tem discutido com o IMT a diretiva comunitária para se tentar perceber como poderá ser flexibilizada.

**TR – O memorando com a troika impõe a venda da CP Carga. Isso implica uma dinamização do mercado ferroviário de mercadorias e mais comboios?**

**RL –** Para o gestor da infraestrutura ferroviária, o custo de manutenção da linha pouco altera com a passagem dos comboios que estiverem dentro dos parâmetros normais. Se uma linha tiver capacidade máxima para cem comboios por dia e a manutenção anual custar cem mil euros, então cada comboio que lá passar deveria pagar cem mil a dividir por cem e a dividir por 365 por dias. Se só passar um comboio por dia ou por mês, os custos adicionais são pagos pela Refer e pelo Estado. O grande objetivo seria conseguirmos meter o número de comboios suficientes para atingir o limite dos nossos canais. Isso quereria dizer que haveríamos de alcançar o lucro sobre o investimento (ou pelo menos lucro residual). Isso seria possível. Neste momento, não é. O tráfego não é suficiente e nunca irá ser porque nunca iremos ter (salvo raras exceções) linhas saturadas. Só assim teríamos o pagamento

da infraestrutura. O próprio modelo de pagamento unitário obriga necessariamente a um défice.

**TR – Quando este Governo tomou posse foram anunciadas duas linhas de alta prestação para transporte de mercadorias, uma a norte e outra a sul. O que está a ser equacionado?**

**RL –** O que neste momento está em cima da mesa é a Linha da Beira Alta, que no fundo liga Aveiro a Salamanca, que já existe e terá de ser requalificada.

**TR – Irá manter o traçado atual?**

**RL –** Para ser uma linha de alta prestação naturalmente que não poderá manter o traçado atual em todo o lado, mas será muito semelhante. Há questões que têm de ser revistas, caso de pendentes, curvas.

**TR – No que se refere à linha no sul, o Governo decidiu reavaliar o projeto de alta velocidade na ligação entre Lisboa e Madrid que passará a ser uma linha de alta prestação vocacionada para o tráfego de mercadorias. Em que ponto está este projeto, designadamente a ligação entre Évora e o Caia?**

**RL –** Quando se começou a falar em alta velocidade era para 350 km/h. São linhas que obrigam a investimentos elevados devido às suas características, que curiosamente só servem para passageiros. Creio que dificilmente se justificará transporte ferroviário de passageiros em alta velocidade em Portugal porque o mercado é pequeno e não me parece que alguém vá a Paris de comboio. Resta o tráfego para Madrid que também não me parece que seja rentável. O que nos resta é um comboio de alta prestação para mercadorias com uma velocidade de 120 km/h. Naturalmente que nessa linha podem circular comboios de passageiros que até podem ser da tipologia do Alfa Pendular. Para o País que temos uma diferença entre 220 km/h e 350 km/h não se obtêm grandes ganhos.

**TR – O que defende, então?**

**RL –** Diria que necessitamos de uma linha de Alta Prestação para mercadorias, ou mesmo de uma linha nova para o Porto (que se calhar até era rentável para tráfegos de passageiros a 220 km/h). A grande aposta desta tutela e da União Europeia é o tráfego internacional de mercadorias, através dos corredores previstos para o efeito. Em Portugal estamos a prever uma situação de linha de bitola ibérica que contemple a instalação futura de um terceiro carril para bitola europeia. Devemos ter tudo preparado para migrar para a bitola europeia.



**TR – A linha de Évora – Caia terá já travessas bibitola?**

**RL –** Todas as linhas que forem remodeladas, com condições europeias, e estejam envolvidas nos grandes eixos ferroviários europeus -- Valença – Faro, Linha da Beira Alta, Linha Évora – Caia – estarão preparadas para migrar para bitola europeia.

**TR – Falando ainda deste corredor que é fundamental para ligar os portos do sul do País, existe a questão do aumento da capacidade da linha de Sines. O porto de Sines quis sempre ter novas capacidades em termos ferroviários. A linha de Sines tem capacidade se manter assim? Necessita de alguma requalificação?**

**RL –** A linha de Sines não está no limite da sua capacidade. O problema não reside no ramal de Sines, mas, sim, na sua entrada na Linha do Sul. Se estudarmos os canais horários necessários poderemos retirar mais mercadorias do porto de Sines e da forma como está. Isto é uma maneira de aumentar a capacidade. Tradicionalmente nunca se estudou a possibilidade de alterar os horários para retirar comboios do ramal de Sines. Por outro lado, para comboios mais compridos e pesados o ramal não dá. Aí terão de se fazer algumas modificações, designadamente em curvas e pendentos. Eventualmente poderá ter-se de construir um troço novo na linha. Mas esse investimento só se justificará quando a capacidade da linha estiver esgotada e nos assegurarem que existe procura.

**TR – A Refer admite a possibilidade de concessão da ‘raquete’ de Sines?**

**RL –** Sim. A ‘raquete’ de Sines está subutilizada. Aquela infraestrutura serve para inverter comboios e é necessário lá ter comboios para andar. A Refer também admite concessionar ‘raquetes’ ou linhas que estejam desativadas. Naturalmente que o grande objetivo da Refer

não é a concessão a privados de uma estação ou de um troço, uma vez que deixa de haver concorrência. Se uma determinada linha estiver concessionada a um único operador não passa lá mais ninguém. O objetivo é libertar as vias e canais para quem os quiser utilizar.

**TR – Os terminais de mercadorias da CP irão passar para a esfera da Refer, segundo anunciou a tutela. Essas infraestruturas serão exploradas diretamente pela Refer ou poderão ser concessionadas a operadores privados?**

**RL –** A Refer é uma empresa que foi criada para gerir infraestruturas ferroviárias. Nunca percebi bem porque motivo a CP ficou com infraestruturas ferroviárias. Havia uma entidade denominada Estabelecimento CP que tinha a incumbência de gerir as infraestruturas da CP, caso das estações, as plataformas logísticas, áreas dentro das estações, locais para estacionamento de comboios, áreas de manutenção. Isso, na minha opinião, origina distorções em termos de concorrência no acesso a essas infraestruturas. Se um operador tem um terminal ferroviário dificilmente deixará um outro operador servir-se dele. É por isso que todos os terminais devem vir para a Refer para garantir o acesso ao mercado.

**TR – Esses terminais ferroviários serão explorados diretamente pela Refer ou poderão vir a ser concessionados a operadores privados?**

**RL –** Depende. Se forem terminais logísticos de uso comum têm de ser da Refer. Caso se possam destacar e um operador logístico tiver ali uma base logística, então será dele porque não fará muito sentido lá pararem comboios de outros operadores. A Takargo ou a SPC têm terminais privados.

**TR – A Refer irá herdar todos esses terminais ferroviários, pelo menos é que tem afirmado a tutela?**

**RL –** Assim se diz (risos).

### **Internacionalização: Angola, Moçambique e Colômbia apontados como mercados prioritários**

Seguindo as diretivas da tutela em termos de áreas fortes de penetração nos mercados externos, a estratégia do Grupo Refer passa pela internacionalização das suas empresas, designadamente a Refer Engineering, a Refer Telecom e a Refer EPE. A prioridade vai para os países africanos de língua oficial portuguesa, designadamente Angola e Moçambique, para a Colômbia e para alguns países árabes. Relativamente ao Magreb, o presidente do conselho de administração da Refer considera que essa região não está a ser «descurada», mas considera que «talvez seja mais difícil de entrar porque não é propriamente a nossa que ali está presente». No entanto admite que as dificuldades de penetração que os franceses estão a sentir nesta altura poderão levá-los «a usar portugueses ou espanhóis para entrarem», acrescentando que «o Norte de África é um mercado de risco».

Menos arriscado é o mercado moçambicano, onde o grupo está presente através da Refer Engineering, estando a participar num concurso para o Corredor de Nacala. No

ano passado, a empresa teve dois técnicos, contratados pela Mota-Engil, a fazer inspeções. Ainda no mercado moçambicano, o Grupo Refer admite tentar entrar através do plano institucional, estando a ser desenvolvidos contactos com o Ministério da Economia e com o AICEP para identificar parcerias.

Relativamente ao mercado angolano, Rui Loureiro reconhece um maior atraso «**porque ainda não existem contactos, apenas algumas parcerias pontuais com empresas locais que estão a tentar entrar em Angola**». O presidente da Refer adianta que um dos objetivos da Academia não se limita «**a vender serviços, mas também conhecimento pelo que iremos tentar entrar nas universidades ferroviárias que abriram há pouco tempo e não têm professores**». Além da formação, a Refer também irá procurar entrar na renovação e gestão de linhas «**Estamos a fazer esforços para apresentar uma proposta para a linha de Luanda – Malange**», esclarece, adiantado que recentemente foi enviada uma proposta técnica para tentar o problema de comando das linhas ferroviárias em Angola, uma vez que existem bastantes dificuldades e acidentes. «**Numa conversa com o ministro dos Transportes de Angola ficámos de pensar no problema e pensamos que é possível fazer uma solução de controlo minimalista, rápida, eficaz e segura através de satélite. Fizemos as nossas experiências, resultou e vamos propor essa solução para fazer um teste-piloto e depois a implementação**», explica Rui Loureiro.

### **Ligação ferroviária ao terminal da Trafaria custa 150 milhões**

A ligação ferroviária ao futuro terminal de contentores da Trafaria tem um investimento previsto de 150 milhões de euros, revelou Rui Loureiro. «**A Refer assegurará a construção da ferrovia**», afirmou, adiantando que se tratará de uma linha eletrificada em bitola ibérica, preparada para bitola europeia, pois terá travessas de dupla fixação (bibitola), para permitir a instalação de um terceiro carril quando tal for necessário. «**Os primeiros estudos de impacto ambiental estão a ser feitos. Havia um ou dois traçados possíveis, mas um deles teria um impacto ambiental demasiado elevado sobre as arribas, além de ser pouco estável, pelo que ficámos apenas com a outra alternativa. O trajeto está fixado, estando a realizar-se o estudo de impacto ambiental**». No que se refere à ligação à rede ferroviária principal designadamente ao Eixo Norte – Sul, a Refer está a estudar duas hipóteses

Relativamente à viabilidade comercial e económica desta ligação ferroviária, o presidente da Refer argumenta que fará sentido se toda a movimentação de contentores for feita na Margem Sul, apesar do aumento da distância a percorrer, que obriga o comboio a ir ao Setil para depois voltar para Lisboa. «**Temos de perceber onde é feita a desconsolidação dos contentores. Se for feita no porto de Lisboa**



na Margem Norte, então naturalmente que esse transporte não fará qualquer sentido», salienta Rui Loureiro. «Neste momento a desconsolidação dos contentores de Alcântara é feita na Bobadela. Curiosamente, chegam mais depressa se vieram da Margem Sul do que da Margem Norte: Alcântara tem imensos problemas de acesso a uma linha de cintura que está muito carregada. Mesmo que seja mais longe a Margem Sul, o transporte está mais facilitado porque os comboios têm enormes dificuldades para sair de Alcântara».

Em termos de política comercial, o presidente da Refer afirma que a empresa irá propor à tutela uma solução em que a diferença de preço entre um trajeto mais curto e um mais longo para o mesmo contrato de transporte seja suportado pelo gestor da infraestrutura ferroviária. O objetivo é o operador não pagar mais quilómetros. «Se houver um contrato de transporte com um operador em que a linha mais curta seja, por exemplo, de 300 quilómetros e a Refer tiver uma solução com 350 quilómetros, os 50 quilómetros adicionais serão suportados pela Refer e não pelo operador», esclarece o responsável, salientando que o custo por quilómetro (taxa de uso) na linha de cintura é mais elevado do que numa outra ligação vinda da Margem Sul.

**Por:** Carlos Moura Pedro

**Fonte:**