

# entrevista transportes rodo-ferroviários

[ HUMBERTO PEDROSA PRESIDENTE GRUPO BARRAQUEIRO ]

## “A travessia da nova ponte tem de ser da Fertagus”

A Barraqueiro está a estudar a entrada no mercado espanhol, prevendo “a curto prazo” fechar a aquisição de uma empresa de 200 autocarros. Quanto a Portugal, o Metro do Porto é um objectivo e, no futuro, a Carris será outro. Em relação à travessia ferroviária da futura ponte do Tejo, diz Humberto Pedrosa, “teremos de ter prioridade”, até porque a Fertagus será “auto-suficiente antes de 2010”

Filipe Paiva Cardoso filipecardoso@mediainfin.pt

### O ano de 2007 foi positivo?

Apesar dos problemas, como o preço do gasóleo, foi positivo e cumprimos o previsto, com grande esforço ao nível dos custos. As tarifas são aplicadas administrativamente, o que as impede de acompanharem o aumento do gasóleo. Para 2008 seria necessário um aumento de 5% nas tarifas e ficou-se pelos 3,9%.

### A redução da dívida, até 1,4 vezes o EBITDA, deixou o grupo em excelente posição para ir às compras...

Sim, deixou. É até um rácio que nos incomoda um bocado, de tão baixo que está. Actualmente analisamos alguns projectos, mas estamos à espera de uma maior estabilização financeira e nos mercados. Mas a nossa intenção é crescer e investir... principalmente fora do País.

### Quais os mercados-alvo?

Estudamos empresas em Espanha e temos alguns interesses em Portugal, mas não aquisições. Estamos à espera do caderno de encargos do concurso do metro do Porto e de oportunidades na ferrovia, por exemplo nos suburbanos da CP. Quanto aos transportes urbanos, o Governo um dia – que não está longe – irá fazer alguma coisa sobre essas empresas públicas.

### Têm algum prazo para avançarem com compras em Espanha?

Não temos. Temos alguns contactos, algumas coisas em carteira ao nível das empresas rodoviárias de passageiros. O mercado é disperso mas tem havido oportunidades.

### A que podem ambicionar?

Ainda há pouco tempo estivemos na corrida a uma empresa da dimensão da nossa, em parceria com a Arriva. Só não conseguimos comprar porque um fundo de investimento ofereceu mais do que nós. Falamos da segunda empresa espanhola, a Continental Auto. Chegámos a oferecer 600 milhões de euros. Aparte da parceria com a Arriva, estamos

também a estudar uma ou duas empresas mais pequenas, de 200 autocarros, na área metropolitana de Madrid e na Estremadura.

### A aquisição dessas empresas pode ocorrer ainda este ano?

À partida será no curto prazo, este ano fecharemos algum negócio. Há conversas num caso concreto.

### Voltando a Portugal. A Carris está “saudável”... Está na vossa lista?

Com certeza. Repare, um gestor numa empresa privada pode fazer melhor do que um gestor numa pública, porque este tem mais dificuldade em “mexer”, não pode procurar tantas sinergias. Acho que a administração da Carris tem feito um excelente trabalho.

### Na CP tudo é ainda mais complicado...

É uma máquina pesadíssima. Tem bons gestores, mas com muito mais dificuldade em mexer do que nós. Nós conseguimos gerir uma empresa com custos muitíssimo mais baixos, veja-se a Fertagus. E nas empresas públicas há algumas dificuldades que não se conseguem ultrapassar. Por exemplo, a Carris fez uma reestruturação de linhas que me pareceu lógica e bem feita, mas teve uma enorme dificuldade, com protestos de juntas de freguesias, utentes, moradores... Uma empresa pública não se consegue defender nem ultrapassar situações destas... o diálogo é mais fácil se for uma empresa privada. Se um gestor público tivesse a liberdade que tem uma empresa privada, provavelmente essas empresas estavam com outros resultados e custavam menos ao Estado.

### Pode-se unir serviço público e lucros?

Com certeza, mas depende do que estivermos a falar. As empresas da área urbana ou suburbana não são viáveis com os tarifários actuais. A Carris se fosse privatizada não daria lucros sem compensações pela tarifa social que pratica, daria prejuízo. Nenhuma empresa de uma

zona urbana da Europa consegue cobrir 40% dos custos com as receitas, o restante tem que vir de subsídios públicos. O único caso que vamos ter no País, na Europa e no mundo vai ser a Fertagus, que queremos que antes de 2010 sobreviva sem precisar de dinheiro ao Estado.

### A Fertagus vai ser auto-suficiente antes de 2010?

Esperamos que sim. Se conseguirmos que a empresa sobreviva sem qualquer subsídio vai ser caso único. Isto vem provar que com a gestão privada se pode fazer serviço públ-

co, desde que com alguns princípios salvaguardados, como o regime tarifário. É preciso ter coragem para assumir uma outra visão destas empresas, só porque são de transporte público não significa que tenham que consumir recursos públicos. Mas se a tarifa é social tem que ser financiada. É preciso fazer escolhas e, se o Estado conseguir fazê-las, pode deixar de ter que garantir o exercício do transporte público, está muito bem entregue aos privados.

### Deve-se apostar mais nas privatizações dos transportes, portanto?

O Estado deveria assumir de uma vez a aposta na privatização destes serviços e, pagando os tarifários sociais, de certeza que gastaria muito menos dinheiro do que gasta hoje. Mesmo que apoiasse as empresas a renovar as frotas, já que com mais qualidade, há mais passageiros e, logo, menos ajudas do Estado.

### Na renegociação da concessão da Fertagus vão ter a terceira travessia na mesa?

Tem que estar. Está em debate a construção da nova ponte e vão ser tomadas decisões que vão colidir com o segundo período do nosso contrato de concessão [até 2019]. Temos que ter prioridade na travessia da nova ponte. Estamos implementados na margem sul e teremos várias sinergias, logo custará muito mais dinheiro ao Estado se a TTT for explorada por outra empresa.

### O Governo vai aplicar agora o gasóleo profissional. Qual o desconto que deveria ser aplicado?

Existe uma directiva comunitária que prevê ISP mínimo a aplicar. Em Portugal, hoje, se formos para o mínimo falamos num desconto de oito céntimos por litro. Acho que devemos aproveitar o mais rápido possível, que já não é muito. Será mais uma forma de dizer que o Governo aposta numa diferenciação positiva para o transporte colectivo, mas não é a panaceia de todos os males.



Oferecemos 600 milhões de euros pela Continental.

A Fertagus será a primeira do mundo a sobreviver sem subsídios.

O Estado pode deixar o transporte público. Está bem entregue aos privados.



### BLOCO DE NOTAS



- Passageiros 145 milhões em 2007
- Fertagus 22 milhões de passageiros
- Rede de Expressos 3,9 milhões