



# Governo vende CP Carga com receitas de dois milhões e fecha privatizações

Multinacional MSC venceu concurso e vai pagar 53 milhões. Venda da EMEF à Alstom fica “sem efeito” devido à queixa da Bombardier contra o Estado

## Transportes Ana Brito

No mesmo dia em que o PS pediu ao Governo que parasse “imediatamente” com as privatizações, o executivo de Pedro Passos Coelho anunciou a venda de 100% do capital da CP Carga ao grupo MSC, com um encaixe de dois milhões de euros para o Estado. Esse será o valor a pagar pelas acções da CP Carga e a ele se somam outros 51 milhões que servirão para assumir as dívidas da empresa de transporte de mercadorias à sua “casa-mãe”, a CP, e à IP – Infra-Estruturas de Portugal.

É um processo de que saem derrotados o fundo de investimento Atena Equity Partner (detido pelos empresários João Santos, Miguel Lencastre e Vítor Guégues), que apresentou uma proposta de 45,5 milhões de euros, e a Cofihold, consórcio que tem accionistas comuns à Cofina, Altri e F. Ramada, e que ofereceu 30 milhões pela CP Carga.

Segundo revelou ontem o secretário de Estado das Infra-Estruturas, Transportes e Comunicações, Sérgio Monteiro, no *briefing* que se seguiu ao Conselho de Ministros que aprovou a privatização, além do envelope financeiro maior, houve um factor diferenciador que pesou na escolha da MSC: “O facto de a empresa se ter comprometido a não fazer revisões unilaterais dos preços da CP Carga com os clientes.”

Os 53 milhões de euros que a MSC vai pagar à CP incluem os dois milhões da aquisição das acções (em Março estavam valorizadas no balanço da empresa em 71 milhões), e outros 51 milhões para “a aquisição de créditos da CP Carga e compromissos de capitalização da empresa”, disse Sérgio Monteiro. Com esse montante, espera-se que a MSC pague as dívidas acumuladas da CP Carga à CP, bem como outros encargos a entidades públicas, como os valores em atraso da taxa de uso à IP.

Em alguns casos, o pagamento será imediato e, noutros, será feito de acordo com os planos de pagamento já acordados, segundo informações recolhidas pelo PÚBLICO. Ainda as-

sim, o passivo da CP Carga, que no final de Março atingia 190 milhões de euros (valor que entretanto poderá ter descido), não ficará a zero, ainda que não tenha sido possível apurar o valor exacto no momento da venda.

A empresa apresentou no primeiro trimestre um prejuízo de 2,3 milhões de euros, menos que os 4,9 milhões no trimestre homólogo. E de acordo com o balanço, no final do primeiro trimestre tinha capitais próprios negativos em quase 86 milhões. Agora, para concretizar esta operação de venda, a CP prepara-se para transferir para a CP Carga a propriedade de várias locomotivas (que até agora estavam alugadas à própria CP Carga) no valor de 110 milhões de euros. Isto permitirá que os capitais próprios da empresa passem a positivos, apurou o PÚBLICO. Ao mesmo tempo, segundo revelou Sérgio Monteiro no *briefing*, a MSC comprometeu-se ainda na sua proposta a realizar alugueres de activos à CP no valor de 16 milhões.

A MSC, que ambiciona agora ser o maior operador ferroviário de mercadorias da Península Ibérica (ver texto ao lado), tem capacidade, “do ponto de vista da experiência da gestão e do compromisso financeiro, de dar condições de crescimento à CP Carga em clima de paz laboral”, disse o Sérgio Monteiro. Já a Fectrans, que reúne sindicatos de transportes da CGTP, avançou em comunicado que a privatização da CP Carga deve ser um “estímulo” para o “reforço da luta dos ferroviários, porque o Governo continuará na sua senda de destruição da ferrovia até ao último minuto do seu mandato”.

A data da assinatura do acordo de venda entre a CP e a MSC deverá realizar-se em Agosto, cabendo depois ao vencedor obter as devidas autorizações, nomeadamente a da Autoridade da Concorrência. A MSC vai passar de cliente da CP Carga a operador ferroviário.

A privatização da CP Carga, que foi anunciada pela primeira vez em 2011, estava prevista no programa de assistência financeira a Portugal, ao contrário da privatização da EMEF. Com a venda da empresa



Assinatura do acordo de venda entre a CP e a MSC deverá realizar-se em Agosto

da CP o Governo finaliza um vasto programa de privatizações que abrangeu diversos sectores. O pontapé de saída foi dado em 2011 com a venda de 21% da EDP aos chineses da China Three Gorges. Três anos e meio depois, com receitas globais de cerca de 9,3 mil milhões de euros, o Estado já tinha saído dos sectores da energia (resta-lhe uma posição de 7% na Galp representada sob a forma de obrigações convertíveis), dos correios, resíduos e gestão aeroportuária.

A polémica privatização da TAP também teve desfecho em Junho (estando a aguardar as autorizações regulamentares) e agora encerra-se o ciclo com a venda da CP Carga.

Mas se esta deverá passar para mãos privadas, o futuro da Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) parece incerto. Para já, a privatização, para a qual tinha surgido um único interessado, a francesa Alstom, fica suspensa. A secretária de Estado do Tesouro, Isa-

bel Castelo Branco, explicou que a suspensão “não se deveu ao demérito” da proposta da Alstom, mas ao processo que corre em Bruxelas, devido a uma queixa da Bombardier, que acusa o Estado da prestação de auxílios ilegais à EMEF de 90 milhões de euros. Esta investigação “coloca contingências” de valor e data desconhecidas sobre o processo de privatização que podem afectar o valor do encaixe, disse a governante.

Sem privatização, o cenário para a EMEF é menos optimista do que para a CP Carga. Sérgio Monteiro adiantou que será pedido à CP que entregue com celeridade ao Governo um plano de reestruturação que permita um equilíbrio entre proveitos e custos “para que a EMEF não volte a ter problemas de tesouraria, nem tenha de se endividar junto da banca”. É um “plano que visa tentar evitar a liquidação”, adiantou o governante, admitindo “um ajustamento forte” em termos do quadro de pessoal da empresa. **com Carlos Cipriano**

## A discreta privatização

Privados vão entrar no capital

**A** Fernave, uma empresa da CP dedicada à formação, está também em processo de privatização, mas num processo discreto sem abertura de concurso público.

O PÚBLICO apurou que o capital social da CP, até agora única accionista da empresa, será reduzido para 30% através da entrada da Infra-Estruturas de Portugal (que resultou da fusão da Refer com a Estradas de Portugal), que ficará também com 30%. Está também prevista a entrada de um grupo privado e de um estabelecimento de ensino superior público, que deverão ficar ambos com 40% da empresa.





ADRIANO MIRANDA

## MSC quer ser o maior operador ferroviário de mercadorias da Península Ibérica

Carlos Cipriano

Carlos Vasconcelos, presidente da MSC Portugal, quer transformar a CP Carga na maior companhia ferroviária de transporte de mercadorias da Península Ibérica. Uma fasquia muito alta dado que se propõe a ultrapassar o colosso que é a Renfe, que factura mais de 200 milhões de euros anuais (a CP Carga ronda os 60 milhões).

Em declarações ao PÚBLICO, o administrador diz que prevê ter lucros em 2017 e rejeita a ideia de que a MSC se vá centrar unicamente no tráfego de contentores. “Os contentores são a base do nosso negócio, mas só este mercado não valeria a pena. Nós vamos manter os actuais tráfegos da CP Carga e ampliá-los”, disse, acrescentando que há, em toda a Península Ibérica, espaço para crescer em vários tipos de produtos.

Para isso vai precisar de investir em mais locomotivas e vagões. A empresa pagará 53 milhões pela CP Carga, mas a sua expansão pelo território espanhol obrigará à compra (ou aluguer) de mais material circulante. Carlos Vasconcelos não precisou o montante de investimento, limitando-se a dizer que serão “dezenas de milhões de euros” a curto prazo.

Até agora, a CP Carga terminava o seu transporte na fronteira com Espanha, detendo uma parceria com a sua congénere Renfe, que assegurava o transporte no país vizinho. Só a Takargo, a empresa privada do grupo Mota Engil que também transporta mercadorias por caminho-de-ferro, detém locomotivas interoperáveis em Espanha e Portugal, com tripulações mistas (portuguesas e espanholas), que tem sabido usar com grande sucesso.

A MSC Portugal já era o principal cliente da CP Carga. O transporte de contentores do porto de Sines para os terminais da Bobadela e do Entroncamento representam 25 a 30% do mercado da CP Carga. A empresa faz parte da multinacional MSC - Mediterranean Shipping Company, com sede na Suíça, e a segun-

da maior do mundo especializada em carga contentorizada, com mais de 260 navios porta-contentores e uma capacidade de transporte superior a 700 mil teu (medida-padrão de contentores).

Carlos Vasconcelos diz que os seus “patrões” em Genebra estão entusiasmados e com uma “grande expectativa” em relação a este negócio, uma vez que isto representa a entrada da multinacional no transporte ferroviário de mercadorias. O administrador sublinha que a MSC Portugal é “pioneira” nesta experiência e que a mesma deverá ser replicada noutros países.

A própria MSC Portugal já tinha avançado com a constituição de uma empresa de transporte ferroviário de mercadorias – a MSC Rail – que agora não sairá do papel. O objectivo dessa empresa era poder assegurar o transporte de contentores do porto de Sines independentemente do futuro da CP Carga. O problema ficou resolvido com o cliente a comprar a empresa fornecedora.

Nas questões laborais, a MSC começa com um “namoro” com os sindicatos. Dos três candidatos à compra da empresa afiliada da CP, foi o único que se reuniu com dirigentes dos sindicatos ferroviários, a quem garantiu que não haveria despedimentos e asseguraria o cumprimento do Acordo de Empresa. Mais: prometeu mesmo distribuição de lucros pelos colaboradores.

No mesmo sentido – e como o caderno de encargos apresentado pelo Estado obriga o comprador a mudar o nome da CP Carga no prazo de três meses –, Carlos Vasconcelos diz que vai lançar um concurso de ideias entre os trabalhadores para obter uma nova designação.

O funcionamento da empresa não sofrerá, no curto prazo, grandes alterações. A actual administração da CP Carga transita para a CP, entrando a nova equipa da MSC, liderada por Carlos Vasconcelos. O gestor contraria aquilo que tem sido uma das prioridades do Governo para o sector: a mudança de bitola. “É uma falsa questão e não é um investimento prioritário”, diz.

### da Fernave

#### tal da empresa da CP

Este processo está em fase adiantada e estabelece que a maioria do capital social continuará a ser público. A entrada da Infra-Estruturas de Portugal é, em rigor, uma reentrada, posto que a Refer já fez parte do capital social da Fernave. Quando foi criada, em 1992, esta empresa era igualmente detida pela Transtejo, STCP, Metro de Lisboa e Carris, mas todos acabaram por se retirar, ficando a CP sozinha. Com prejuízos durante vários anos, a Fernave inverteu a situação graças a projectos de formação na área dos transportes, em especial em Angola e Moçambique. **C.P.**