

Interessados são estrangeiros

Horários do Funchal vai ser privatizada até final do ano

O processo de concessões e privatizações que o Governo pretende levar a cabo no setor dos transportes vai avançar primeiro na Madeira e só depois deverá realizar-se no Continente. O Governo Regional da Madeira está prestes a lançar o concurso para a privatização da Horários do Funchal e pretende finalizar o processo até final do ano. Em causa está um encaixe financeiro entre os 10 e os 12 milhões de euros.



Pedro Costa Pereira pedro.pereira@transportesemrevista.com

EM JANEIRO DE 2012, o Plano de Ajustamento Financeiro da Região Autónoma da Madeira referia que o Governo Regional deveria elaborar um programa de privatizações com o objetivo de alienar, nesse mesmo ano, as participações públicas em diversas empresas, sendo uma delas a Horários do Funchal. E, ao que tudo indica, quase dois anos depois, o processo vai ter início, depois de já ter sido entregue ao Executivo liderado por Alberto João Jardim o estudo sobre a privatização/concessão da Horários do Funchal, um documento encomendado pelo Governo Regional no âmbito do Programa de Privatizações e Reestruturações do Setor Público Empresarial da Madeira.

Este estudo, para além de incluir uma análise detalhada da empresa, contempla ainda duas opções de modelo de negócio: a privatização do Grupo Horários do Funchal (que

inclui a empresa de transporte interurbano Companhia dos Carros de São Gonçalo) e a subconcessão da operação e manutenção. E, neste momento, falta mesmo é a decisão do Executivo madeirense sobre o modelo que será adotado, uma vez que todas as questões burocráticas do processo também já estão tratadas.

Ao que a Transportes em Revista (TR) conseguiu apurar, o concurso será lançado ainda durante o mês de novembro, tendo a secretária regional dos Transportes, Conceição Estudante, referido recentemente a um jornal madeirense que a *"intenção é de privatização total"*. A TR contactou a Secretaria Regional do Turismo e Transportes da Madeira sobre este tema, mas até ao momento do fecho desta edição não obteve qualquer resposta.

No entanto, a necessidade urgente de receber um encaixe financeiro terá levado os responsáveis madeirenses a optar pela privatização da empresa de transportes.

Qual o melhor modelo?

Segundo José Luís Moreira da Silva, da SRS Advogados, sociedade de advogados que deu apoio jurídico à execução do Programa de Privatizações e Reestruturações do Setor Público Empresarial da Madeira, «em cima da mesa estão duas hipóteses muito diferentes. Por um lado, a privatização integral permitiria ao Governo Regional cumprir o que está acordado com o Governo da República no Plano de Assistência Económico-Financeira à Madeira. Permitiria ainda obter um encaixe financeiro e reduzir as suas despesas e responsabilidades com a empresa. Os estudos indicam que poderá existir um encaixe financeiro razoável, para a dimensão da Madeira. Ao mesmo tempo, a empresa poderia ganhar alguma eficiência ao nível da gestão». Já o modelo de subconcessão iria fazer com que o Executivo tivesse de realizar um contrato de concessão com a Horários do Funchal, que, por sua vez, teria de fazer uma



subconcessão a uma empresa privada, ficando esta responsável pela gestão operacional e com a obrigação de pagar uma “renda” anual ao Governo Regional. Mas, Moreira da Silva salienta que «o estudo coloca os prós e contras dos dois modelos, mas não diz qual é o modelo ideal, uma vez que essa é uma decisão política». Caso se avance com a privatização, fica fora do processo a quota que a empresa de transportes detém nos Teleféricos da Madeira, que são cerca de 15 por cento, e que será vendida à parte (espera-se um retorno na ordem dos cinco milhões de euros) de modo a garantir uma verba que servirá para reduzir o seu endividamento. E aqui surge um outro problema: O que vai acontecer ao passivo acumulado da Horários do Funchal?

De acordo com Moreira da Silva, «o passivo não é significativo para uma empresa de transportes e tem tendência para decrescer. Teve, nos últimos anos, um grande aumento porque o Governo Regional não pagou as respetivas indemnizações com-

pensatórias nos anos de 2010 e 2011 e isso significou quase oito milhões de euros. No final deste ano o passivo deverá rondar os 17 milhões de euros. Se retirarmos a este número o pagamento por parte do Governo Regional das respetivas indemnizações compensatórias e a verba resultante da venda da quota nos Teleféricos da Madeira, a HF fica com um passivo bastante baixo quando comparado com as empresas públicas do Continente». E, pelo que a TR sabe, a HF poderá ser vendida por um valor entre os 10 e os 12 milhões de euros, já contando com o passivo, pelo menos é esse o valor que o Governo Regional prevê receber. Moreira da Silva não confirma valores, mas adianta que «existem variáveis que têm de ser mais ponderadas» e que podem influenciar o preço da HF, nomeadamente as obrigações de serviço público (e respetivas indemnizações compensatórias) e a duração do contrato de concessão. Em relação a este último afirma que «a Comissão Europeia admite que

para as regiões ultraperiféricas se possam introduzir prazos-limite de 15 anos e, nesse cenário, os estudos económico-financeiros revelam que a operação seria vantajosa. Se pudesse ser a 20 anos, os estudos indicam que a operação seria excelente. Se apostarem numa subconcessão, estimamos que o prazo definido seja de cinco anos». Outro dos critérios que terá de ser discutido é a questão das indemnizações compensatórias. Num cenário de privatização ganha a melhor proposta, sendo que as indemnizações compensatórias a pagar irão depender daquilo que são as obrigações de serviço público que forem definidas. Caso se opte por realizar um contrato de subconcessão exige-se ao concessionário o pagamento de uma renda anual ao concessionante. Mas o que acontece se o valor dessas mesmas indemnizações for superior à renda? «Tudo depende do modelo que for escolhido e das exigências que os candidatos façam para cumprir as obrigações de serviço público que forem listadas», refere



Os números da HF

- > População servida: 98 mil habitantes
- > Número de passageiros transportados em 2012: 22.260.824
- > Total Km's percorridos em 2012: 6 349 957 km's
- > Nº de viaturas: 182
- > Nº de colaboradores: 500
- > Volume de negócios em 2012: 14.231.686,80€ (vendas e prestações serviços)
3.140.483,15€ (indenização compensatória)

o jurista, embora revele que «quase todos os potenciais "interessados" estimaram que seria preferível não haver indenizações compensatórias, uma vez que a incerteza no pagamento poderia pôr em causa a sustentabilidade da empresa. Obviamente que com isso o preço também baixaria».

Outra hipótese que pode surgir, caso o Governo Regional assim queira, é o lançamento do concurso por duas fases: a primeira de auscultação ao mercado, não vinculativa, permitindo aos concorrentes fazer a sua oferta com base nas obrigações de serviço definidas pelo caderno de encargos; e a segunda, vinculativa, tendo por base uma pré-seleção realizada na primeira fase.

Quem está interessado na Horários do Funchal?

Não se sabe... pelo menos ainda ninguém o assumiu publicamente, ao contrário do que

já aconteceu, por exemplo, com as empresas públicas de transportes do Continente. Todos os grandes grupos de transportes a operar em Portugal, e alguns internacionais, têm vindo a manifestar o seu interesse ao longo dos últimos anos na concessão de empresas como a Carris, STCP, Transtejo, Metropolitano de Lisboa e CP. E, em agosto e setembro deste ano, o Governo Regional promoveu um "roadshow" para aferir junto desses mesmos grupos, se teriam interesse e disponibilidade para concorrerem à privatização/concessão da HF.

Quase todos responderam negativamente. A Transportes em Revista sabe que a Transdev foi a única empresa a mostrar algum interesse, mas posteriormente abandonou essa hipótese, também devido às mudanças internas que entretanto ocorreram no seio da filial portuguesa daquele grupo francês. Sem "portugueses", o foco virou-se para o

mercado internacional e ao que tudo indica existem pelo menos dois grandes interessados: um grande grupo de transportes da América Latina e um outro Europeu. E para uma empresa não europeia esta poderia ser a hipótese de entrar no mercado português e também europeu (por um preço relativamente baixo), beneficiando posteriormente do estatuto comunitário. No entanto, conforme refere Luís Moreira da Silva, «o Governo Regional está ciente de que é necessário avançar com o processo. Se a operação for lançada até final do ano poderá "chamar" mais empresas. Se atrasar e misturar-se com as concessões do Continente deixará de ser uma prioridade e poderá perder interesse».

A TR apurou que este impasse no lançamento do concurso pode mesmo levar os dois potenciais concorrentes a abandonar este processo, uma vez que, não só não vêm com bons olhos este atraso, como também se mostram muito preocupados com a instabilidade política que se vive na Madeira. O resultado das recentes eleições autárquicas parecem também não ajudar, uma vez que a novo Executivo camarário mostra-se totalmente contra a privatização da HF. Em declarações à TR, a nova vereadora responsável pelo pelouro dos Transportes, Idalina Perestrelo, revela que o município está «atento ao que irá acontecer para depois tomar as medidas que achar necessárias». A responsável diz ainda «não entender» o porquê desta operação por parte do Governo Regional: «Não vamos ganhar nada com isto, nem a cidade nem os habitantes do Funchal. As empresas privadas têm apenas como principal objetivo o lucro e não têm em conta as necessidades de mobilidade dos cidadãos. Deveríamos era estar a discutir como podemos melhorar o serviço prestado ou até a redução de tarifas, de modo a incentivar as pessoas a utilizar os transportes públicos». Idalina Perestrelo defende ainda que a autarquia deveria estar a par das negociações e que «a Câmara Municipal do Funchal poderia ter um papel importante na nova empresa».

Qual o potencial económico da Horários do Funchal?

O estudo encomendado pelo Governo Regional refere que a HF é uma empresa com potencial e que existe capacidade para me-

lhorar a sua eficiência ao nível da gestão e operação. «Pode-se dizer que é uma empresa “enxuta”», diz Moreira da Silva. «Os rácios são quase os mesmos das empresas do Continente, mas há que ter em conta a existência de custos de operação acrescidos devido à própria orografia da cidade do Funchal». Os elevados custos de manutenção (quase 50% dos custos totais), a idade média da frota (cerca de 17 anos) e a própria tipologia das viaturas são alguns dos problemas com que a empresa se debate diariamente e que podem ser melhorados. Recentemente, a rede foi remodelada, com novas frequências, carreiras e horários e procedeu-se à integração de autocarros mais pequenos, evitando-se assim um sobrecusto com a adaptação dos autocarros. É que, na frota da HF, existem muito poucos autocarros “standard” e os que existem só podem circular na chamada “Linha Verde”, na baixa da cidade. Devido à orografia do terreno a maioria dos autocarros têm de ser feitos por



“encomenda” ou adaptados dentro da própria empresa para que as viaturas possam ter ângulos de fuga e não fiquem presas em alguma curva ou rotunda. Outro problema é a baixa taxa de ocupação, de apenas 17 por cento, uma situação que é mais grave nas zonas altas da cidade, existindo carreiras que apenas transportam duas ou três pessoas. A enorme dispersão populacional aliada ao facto de ser necessário cumprir com as obrigações sociais de transporte são apenas alguns dos desafios que os privados terão que enfrentar. Mas é precisamente nestas situações que um operador privado pode trazer mais eficiência, conforme refere Moreira da Silva: «vai ser necessário fazer alterações na rede, frota e pessoal. Um operador privado consegue fazer isso sem grandes dificuldades, uma vez que está habituado a graus elevados de eficiência de gestão e dessa forma poderá conseguir retirar muito rendimento da empresa».

pub.



CARD4B

S Y S T E M S

mobility solutions

www.card4b.pt

INTEROPERABILIDADE E MULTI-SERVIÇOS IFM

- **Bilhética Interoperável** numa arquitectura aberta e modular
- **Suporte Multi-serviços** (transportes, estacionamento, automóvel, táxi, portagem, turismo, escolas, estádios)
- **Interoperabilidade e Independência do Hardware**
- **WildCard Ticketing Kernel** software de interoperabilidade multi-plataforma
- **WildCard Studio Tool** e Serviços de Certificação

APLICAÇÕES DE BILHÉTICA E DE INTERACÇÃO COM O PASSAGEIRO

- **Software para Aplicações Multi-plataforma** off-line e on-line
- **WildCard Office e Driver POS**
- **WildCard Portable/Mobile Apps** para smartphones, tablet, PDAs
- **WildCard Online Remote Transactions** (web, mobile, TVM)
- **WildCard Mobile NFC Integrated Mobility Travel Assistant** (automóvel, estacionamento, transportes)
- **Ticketing-as-a-Service**

BACK-OFFICE DE BILHÉTICA

- **Software e componentes para back-office** na Cloud
- **WildCard Back-office Light** (baseado em Excel) ou **Back-office++** (baseado em ERP)
- **WildCard Casper Invoicer**
- **WildCard Terminals Monitor and Supervisor**
- **WildCard Security Suite**
- **WildCard O/D Reconstruction and Clearing**
- **Ticketing-as-a-Service**

APLICAÇÕES E BACK-OFFICE DE SUPORTE OPERACIONAL

- **WildCard Service and Booking**
- **WildCard Dispatching** (planeamento e gestão operacional)
- **WildCard Portable Supervisor App**
- **WildCard ecoDrive** (compatível EBSF compliant, eco-condução, ambiente e energia, time-driven ABC)

Support:



Member:



Founder:



Partner:

