

2/12/2018

Metro do Porto Novas linhas vão gerar anualmente mais 12 milhões de validações e 7 milhões de euros

Na sua primeira entrevista à Transportes em Revista, Jorge Delgado revela porque é que o Metro do Porto obteve tão bons resultados em 2016 e anuncia que este ano vamos assistir a uma “revolução” na forma de viajar em transportes públicos. O presidente da Metro garante que as novas linhas vão dar maior projeção e capacidade à empresa e que o grande objetivo é tornar o Metro do Porto numa empresa de mobilidade.



Transportes em Revista (TR) – Em 2017 o MP transportou mais 2,6 milhões de passageiros do que em 2016, com um total de 60,6 milhões de validações (+4,5% face a 2016). Quais os motivos que levaram a este crescimento?

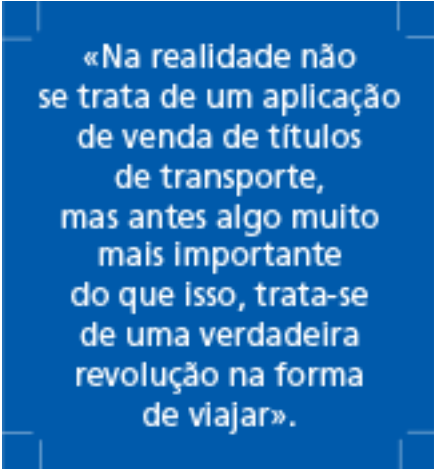
Jorge Delgado (JD) – Parece ser mais ao menos evidente que vivemos hoje uma fase de aumento da atividade económica e do emprego na Área Metropolitana do Porto, o que gera maiores necessidades de mobilidade aos cidadãos. Dentro desta atividade económica o crescimento do turismo assume uma grande preponderância e sabemos todos que os turistas usam, por norma, bastante o transporte público. Penso ser nestes fatores que reside a principal causa do crescimento da procura que temos tido, só possível, claro está, porque conseguimos estabilizar a nossa oferta em elevados níveis de qualidade e fiabilidade, fatores que fazem da Metro do Porto uma referência de confiança.

TR – A AMP enquanto autoridade dos transportes tem a competência na definição, organização e gestão do sistema de mobilidade na região. Como tem sido a articulação entre a Metro do Porto e a AMP?

JD – A autoridade de transportes da Metro do Porto é o Estado, através do IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP., que tem atribuições de regulação, supervisão e fiscalização da nossa atividade e com quem temos uma ótima cooperação e a melhor das relações. Porém, a Área Metropolitana do Porto é um acionista muito relevante da empresa, tendo por isso um papel importantíssimo na vida da Metro do Porto, seja na avaliação da atividade de operação que prestamos, seja nas decisões de investimento, em particular quando se trata de decidir a expansão da rede.

TR – As definições estratégicas ao nível das infraestruturas e serviços pesados de transporte de passageiros são estruturantes para uma mobilidade mais eficiente e acessível. Como vê a estratégia da AMP quanto ao futuro da Metro do Porto?

JD – Como acabei de dizer, a AMP é um acionista relevante da Metro e terá por isso sempre um papel fundamental nas decisões que vierem a ser tomadas em relação ao futuro. Foi assim na decisão da expansão que está a ser projetada e nunca poderia ser de outra maneira, pois se quem gere o território não estiver sintonizado com as opções que a Metro do Porto tomar... nunca nada se fará.



«Na realidade não se trata de um aplicação de venda de títulos de transporte, mas antes algo muito mais importante do que isso, trata-se de uma verdadeira revolução na forma de viajar».

TR – Integração é a palavra chave no sistema de transportes. Qual a visão da Metro do Porto nesta questão?

JD – A Metro do Porto já nasceu integrada! Nunca existiu um bilhete “Metro do Porto”, sempre se andou de Metro usando o Andante, que é um título de transporte intermodal, que pode ser utilizado na Metro, na STCP, na CP urbanos do Porto e nos operadores rodoviários que aderiram a esse título. Claro que se à data, em 2002, isto foi uma grande novidade e um grande avanço, hoje achamos que é necessário muito mais. Temos que facilitar ainda mais a vida às pessoas, para que elas possam querer andar de transporte público e para isso ser conseguido é preciso, lá está a palavra que referiu, integrar mais modos de transporte num mesmo pacote de viagem, que permitam fazer o ciclo de viagem completo. É um trabalho

urgente que no contexto do TIP (Transportes Intermodais do Porto) estamos a perseguir, porque estamos a trabalhar numa proposta de projeto piloto que envolve várias áreas / comunidades intermunicipais e que visa construir uma plataforma de acesso a vários modos de mobilidade... como diz e bem integrados. Mas ainda é cedo para falarmos nisso com detalhe.

TR – Quais as expetativas da MP ao recente anuncio da AMP para o concurso global de transportes?

JD – Não se trata de um concurso que nos diga respeito, mas esperamos que dele resulte uma rede de concessões coordenada e complementar à rede da Metro do Porto, por forma a servirmos da melhor maneira possível os cidadãos.

TR – O estacionamento é um fator importante na acessibilidade ao transporte público. Na perspetiva da Metro do Porto o que falta fazer a este respeito no grande Porto e em particular nas áreas das estações do metro?

JD – A Metro do Porto tem uma rede significativa de parques de estacionamento ao longo da sua rede e tem um produto de nome 'Park & Ride' que permite a um cliente da Metro do Porto, por um preço muito acessível, comprar o direito de estacionamento durante todo o dia, em alguns parques onde este tipo de serviço está previsto. Diria por isso que na nossa rede, em geral, o acesso ao Metro está facilitado. Isto já não é tão verdade quando falamos da Cidade do Porto. Aí precisávamos de ter mais pontos âncora para estacionamento, principalmente nas entradas da cidade.

TR – Os Transportes Intermodais do Porto estão na fase final da prova de conceito da nova aplicação de venda de títulos de transporte que integra a oferta de transporte na cidade. A Metro do Porto espera que esta seja uma forma de captar mais clientes? Porque razão?

JD – Esperamos de facto captar mais clientes e, não menos importante, facilitar a vida aos que já usam o transporte público. Mas vejamos, na realidade não se trata de um aplicação de venda de títulos de transporte, mas antes algo muito mais importante do que isso, trata-se de uma verdadeira revolução na forma de viajar. Com esta aplicação, uma vez registado, o cliente não tem que comprar nenhum título de viagem. Abre a aplicação, viaja quando e para onde quiser, validando com o telemóvel exatamente da mesma forma e as mesmas vezes que validaria com o cartão e ao fim do mês receberá a conta de mobilidade a pagar. Veja bem, o cliente não corre o risco de se enganar na compra do título, não tem que decidir se compra assinatura mensal ou não, pois será cobrando sempre o valor otimizado - isto é, o mais barato -, em função dos trajetos que fez. Só precisa de ter um telemóvel e fazer um registo, uma vez. Sendo assim tão fácil acreditamos que traremos mais gente para o sistema.

«Há formas alternativas de arrecadar receita, nomeadamente pelos municípios, criando índices de construção diferenciados, de maior dimensão, por exemplo na proximidade de estações de Metro, o que por si só já permitiria arrecadar mais receita».

TR – O MP trouxe à cidade e região um grau superior de mobilidade, mas também contribuiu fortemente para a valorização imobiliária nas áreas que atravessa e nas zonas onde existem estações. Parte desta mais-valia imobiliária não deveria ser canalizada para a MP, como compensação e financiamento suplementar do sistema?

JD – Confesso que é assunto sobre o qual tenho poucas ideias para sugerir. Tenho mais dúvidas. Mas é evidente que esse raciocínio é legítimo e até natural. Há alguns exemplos de países em que se criam formas de financiamento que passam pela criação de taxas e impostos sobre os beneficiários mais diretos. Num país que tem a carga fiscal que temos, não sei se é muito fácil pensar em mais impostos e mais taxas. Há porém formas alternativas de arrecadar receita, nomeadamente pelos municípios, criando índices de construção diferenciados, de maior dimensão, por exemplo na proximidade de estações de Metro, o que por si só já permitiria arrecadar mais receita.

TR – O recente concurso para os projetos de expansão da rede foram um sucesso pelo número de propostas e pelos 1,4 milhões de euros abaixo do preço-base. De acordo com os estudos da MP, que mais-valias (em termos de passageiros e receitas) a nova Linha Rosa e a expansão da Linha Amarela irão trazer à empresa?

JD – De acordo com o estudo de procura estrutural, elaborado pela FEUP, estima-se um acréscimo de validações médio na ordem das 33 mil por dia, o que corresponderia a mais de 20 mil euros/dia, ou seja mais de sete milhões de euros ano.

TR – O Fundo Ambiental vai ter um total de 157,7 milhões de euros em 2018. Terá este fundo capacidade para garantir todo o financiamento da expansão da rede (Linha Amarela e Linha Rosa)?

JD – Como é sabido, a gestão do Fundo Ambiental é da responsabilidade do Sr. Ministro do Ambiente, pelo que não me compete opinar sobre a forma como o Fundo vai ou não vai ser utilizado.

TR – É descabida a desconfiança de quem duvida da capacidade financeira para a execução dessa expansão?

JD – Todas as orientações que recebemos até hoje foram no sentido de que estas expansões são para construir logo que tenhamos condições para o efeito. É por essa razão que, após a decisão da expansão, preparamos o concurso para os projetos de execução, que foi autorizado, que está já concluído e cujos contratos se assinaram no passado dia 15 de janeiro. Estamos prestes a iniciar a preparação do processo de concurso para as empreitadas, para que logo que os projetos estejam prontos possamos lançar estes concursos.

TR – Esta expansão da rede implica mais material circulante. É público que estão estimadas em 14 a 18 composições, do tipo Eurotram. O modelo de financiamento é em sistema de “renting”, ou seja alugar. Porquê esta opção e quais as vantagens para a MP?

JD – O modelo de financiamento de toda a infraestrutura e do material circulante está a ser trabalhado em conjunto com as nossas Tutelas. No caso do material circulante, em princípio, as nossas necessidades serão mesmos de 18 veículos e o modelo de aquisição não será “renting”, mas antes um leasing operacional. É um modelo habitual neste tipo de aquisições.



TR – Tendo sido afirmado que os dois investimentos previstos na expansão da rede terão um peso mínimo no passivo da empresa, como se resolve os cerca de 3,5 mil

milhões de euros de passivo acumulado?

JD – Se quer verdadeiramente a minha opinião, esse problema é hoje um não problema. Desde que a Metro do Porto passou a integrar o conjunto de EPR's – Empresas Públicas Reclassificadas, toda a sua dívida foi integrada e reconhecida na dívida do Estado. Esse sim foi um momento difícil para o Estado. Neste momento, salvo um muito pequeno financiamento à banca comercial que ainda não encerrou, mas que não durará muitos mais anos e um financiamento BEI de pouco mais de 500 milhões euros, a restante dívida da Metro do Porto já é dívida ao IGCP. Assim sendo, trata-se de dívida do Estado ao Estado. Quando o Estado quiser pode resolver esta situação e já fizemos propostas nesse sentido.

TR – Entre o final de 2016 e o final do primeiro semestre de 2017, a MP aumentou a sua dívida em cerca de 182 milhões. A que se deveu este aumento do endividamento?

JD – No essencial ao pagamento de 153 milhões de euros de encargos com os “swaps” celebrados com o Banco Santander Totta, S.A., que resultam do acordo celebrado com essa Entidade em maio de 2017. Mas se é verdade que o endividamento aumentou, também é verdade que o passivo da empresa não sofreu, por causa disso, nenhum agravamento, já que durante a fase de contencioso judicial os pagamentos foram suspensos mas os juros entretanto vencidos e não pagos foram sendo registados na rubrica do Balanço “Outras contas a pagar”.

TR – A MP melhorou de forma significativa o seu resultado financeiro, tendo apresentado um resultado líquido negativo na ordem dos 34 milhões, 66% abaixo dos quase 100 milhões de prejuízos que previa. A que se deveu esta redução?

JD – Estas variações são muitas vezes meramente contabilísticas ou conjunturais, mas é verdade que melhoramos de forma significativa o nosso resultado financeiro e isso deveu-se fundamentalmente ao aumento em 57,5 milhões de euros do justo valor dos instrumentos financeiros derivados detidos pela MP em junho de 2017.

TR – O contrato entre a MP e a Barraqueiro está assinado e em processo de análise pelo Tribunal de Contas. Qual a expectativa da Metro do Porto quanto a esta validação? Caso não haja aprovação, qual o plano B?

JD – Sem falsas modéstias, acho que fizemos um trabalho muito sério e cuidadoso, cumprindo todos os requisitos legais e construindo um caderno de encargos que, fruto da enorme valia da equipa técnica da Metro do Porto, se revelou credível e capaz de gerar concorrência. Ora, assim sendo, não vejo nenhuma razão para que o visto positivo do TC não seja obtido e por isso não há plano B.

«Sem falsas modéstias, acho que fizemos um trabalho muito sério e cuidadoso, cumprindo todos os requisitos legais e construindo um caderno de encargos que se revelou credível e capaz de gerar concorrência».

TR – O consumidor é, em última análise, quem determina o serviço. Estão os operadores convencionais de transportes públicos, preparados para as dinâmicas e exigências da próxima geração de clientes?

JD – A próxima geração, tal como a atual e a passada, terá sempre como primeira exigência a fiabilidade e a qualidade do serviço que prestamos e aí acho que, se o Estado continuar a gostar das empresas públicas tal como este Estado tem demonstrado que gosta, há condições para garantir estas exigências. Sei que a pergunta se refere a outro tipo de exigências, nomeadamente à necessidade de um serviço mais completo e mais integrado em termos de origem/destino e que tenha associado serviços complementares de que as pessoas precisam. Nestes aspetos não dependemos de nós próprios apenas mas da forma como nos conseguirmos articular com os outros operadores e prestadores de serviços. A disponibilidade existe, essa é uma preocupação... Temos que a trabalhar.

TR – Como vê o aparecimento de novos operadores e serviços de mobilidade, nomeadamente aqueles que estão sustentados em plataformas eletrónicas e na Economia da Partilha? São uma ameaça ou oportunidade?

JD – Definitivamente uma oportunidade. O serviço que prestamos é pensado nas necessidades das pessoas, quando surge um outro serviço que é também para servir as pessoas, só podemos ficar contentes. O que acontece é que normalmente estes serviços são complementares ao nosso e por isso acabam por ser potenciadores da nossa atividade. Logo, são sempre uma oportunidade.

TR – Como será o Metro do Porto daqui a 10 anos? Um operador de transportes ferroviário de passageiros ou uma empresa de mobilidade que alargou a sua ação a outras atividades e serviços de mobilidade?

JD – Não dependerá só de nós, mas espero sinceramente que seja muito mais uma empresa de mobilidade do que um simples operador de transportes. Significará que conseguimos todos adaptarmo-nos aos novos tempos e que por consequência mudamos a forma como servimos os nossos clientes. Se assim for, por certo teremos ainda mais clientes.

por José Monteiro Limão e Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: