

6/6/2018

## Paulo Humanes – Grupo PTV

«A forma como agimos e nos movemos dentro das cidades vai mudar completamente»

O Grupo PTV é líder mundial no fornecimento de software para planeamento e gestão de tráfego, logística e transportes. Um dos seus principais gestores é o português Paulo Humanes, responsável pela área de “Global Strategic Business Development”. Nesta entrevista à Transportes em Revista, o especialista revela que a mobilidade nas cidades vai mudar drasticamente, e que o futuro reserva-nos um ecossistema entre cidades, veículos, modelos de negócio e tecnologia.



### **Transportes em Revista (TR) – Qual a origem da PTV?**

**Paulo Humanes (PH)** – A PTV é um spin-off do Instituto de Tecnologia de Karlsruhe, na Alemanha, e que foi formado em 1979. Essencialmente, foi criada por um grupo de estudantes de doutoramento que começaram a utilizar computadores para otimização de rotas e no desenvolvimento de redes de transportes nas cidades. Portanto, é uma empresa que em 2019 irá fazer 40 anos.

### **TR – Qual a atividade da empresa e em que áreas atua? Qual é o mercado a que se destinam os vossos produtos e serviços?**

**PH** – O slogan da PTV é “The Mind of Movement” e costumamos dizer que planeamos e otimizamos tudo o que move pessoas e bens no mundo inteiro. A nossa área de atividade é, basicamente, no setor da mobilidade e da logística. Trabalhamos com praticamente todos os agentes que operam nestes setores, desde os estudantes de investigação até aos governos e organizações intergovernamentais, como o Banco Mundial ou a Bloomberg Philanthropies, na procura de soluções para a mobilidade e logística.

**TR – Quantos colaboradores, em que mercados estão presentes e qual o volume de faturação anual?**

**PH –** Neste momento a PTV tem 800 trabalhadores no mundo inteiro. Estamos representados em 128 países e possuímos escritórios em 21. A faturação da empresa é de cerca de 100 milhões de euros anuais.



**TR – Desde sempre a PTV inovou e desenvolveu tecnologias e software ligados ao mercado da mobilidade e tráfego. Isso obrigou ao conhecimento profundo de uma realidade muito diversificada e dinâmica. Como acompanham essa dinâmica que tem influência direta nos serviços que prestam?**

**PH –** No dia a dia estamos em contacto permanente com os nossos clientes e parceiros. Essa vertente é extremamente importante para que estejamos ligados ao que está a acontecer. Mas a PTV também tem um papel importante a desempenhar na formação de opiniões. Por exemplo, estamos envolvidos com o ITF – International Transport Fórum, no sentido de tentar entender quais são as tendências e aspirações políticas de uma forma global e saber como é que isso pode influenciar a mobilidade e a logística. A partir daqui tentamos desenvolver ferramentas que permitam concretizar as ideias que surjam e aplicá-las a uma realidade atual e futura. Fazemos isso a todos os níveis. Entender quais são as necessidades e utilizar as nossas plataformas tecnológicas para encontrar soluções. Mas a PTV não desenvolve soluções, aquilo que faz é criar ferramentas de software para que outros possam tomar decisões baseadas em factos e informação.

**TR – E quais são as necessidades que os gestores das cidades têm atualmente?**

**PH –** Há dois ou três pontos que são importantes. O tema da mobilidade está a evoluir muito

e rapidamente. Neste momento, as cidades têm dificuldades em perceber se os investimentos e as intervenções que querem fazer são ou não rentáveis a longo prazo. Ao nível da gestão de investimentos é importante pensar se vale a pena ou não investir, quanto investir e quando se irá ter o retorno do investimento. Por outro lado, é preciso entender se dentro de uma cidade se desenvolvem parâmetros de funcionamento ou se se faz uma regulação bem forte. Quando há disrupções nas cidades estas têm de tomar decisões. Será que é bom ou não? Será que causa problemas? Se causar, entra-se nas questões da regulamentação e quando isso acontece, de certa forma, estrangula-se o desenvolvimento tecnológico e o desenvolvimento de novas ideias. Tem de existir um cuidado muito grande na tomada de decisões.

**TR – E como se conjugam as componentes políticas e operacionais?**

**PH** – Essa é uma das áreas em que mais trabalhamos, porque os ciclos políticos têm, em média, quatro ou cinco anos, portanto o impacto tem de ser rápido. Muitas das nossas soluções estão focadas não só no planeamento estratégico como também na otimização dos sistemas que já existem. Os políticos têm de entender que é possível aproveitar melhor o que já existe ao invés de apostar em novas infraestruturas. Mas também percebemos que é preciso demonstrar que se está a fazer algum investimento. As nossas ferramentas permitem que se alcance este equilíbrio entre a parte técnica e política e podem demonstrar quais são os impactos da mobilidade de uma forma global, por exemplo, ao nível da qualidade do ar, do ruído, consumo energético, etc.

**TR – Entretanto a PTV foi adquirida pelo grupo Porsche. Na sua opinião quais foi foram as razões que levaram este grupo a adquirir a PTV?**

**PH** – A principal razão é que os construtores automóveis já se aperceberam que a mobilidade está a mudar e que há uma alteração na forma como vendem os seus produtos e serviços. Atualmente, fala-se muito que as marcas vão deixar de vender veículos para passarem a vender quilómetros. Este ecossistema não funciona sem as cidades. E, no passado, a PTV sempre esteve mais envolvida com as cidades do que com os construtores automóveis. Portanto, a Porsche S.E, que é a holding, sentiu a necessidade de se envolver mais na área do “Mobility as a Service” e comprar a PTV. Mas não fomos incluídos diretamente no Grupo Volkswagen, porque a PTV tem um papel não só tecnológico como também estratégico na forma como o grupo se relaciona e negocia com as cidades.

**TR – Qual é a visão da PTV para as cidades e as tendências que identificam na sua transformação?**

**PH** – As cidades estão num período de completa revolução. Essa mudança está muito baseada na componente tecnológica. Não acredito que exista uma grande alteração dos sistemas existentes, mas estes estarão focalizados em três vertentes: eletrificação, economia da partilha e conectividade. As cidades são organismos caóticos mas dinâmicos,

e dentro delas vão encontrar-se opções e ideias que irão permitir a otimização de sistemas que neste momento julgamos não serem rentáveis ou aplicáveis. Mas vão ser.

O consumidor/utilizador vai ter um papel fundamental no desenvolvimento destas ideias, porque a forma como agimos e nos movemos dentro das cidades vai mudar completamente. Penso que no futuro existirá um ecossistema entre as cidades, veículos, modelos de negócio e tecnologia. Hoje, com os dados e a tecnologia disponível, conseguimos saber onde é que as pessoas estão e quais são os perfis da oferta. Isso irá permitir-nos otimizar sistemas que nunca julgámos que pudessem ser otimizados. Só que no passado não tínhamos a informação que agora conseguimos ter.

**TR – As cidades inteligentes serão uma realidade incontornável?**

**PH –** Penso que sim, mas não acredito que o conceito de smart cities tenha apenas como base a tecnologia. Julgo que serão cidades inteligentes no sentido que têm um objetivo. Em França já não querem utilizar este termo, mas sim cidades sustentáveis.

**TR – A importância dos dados gerados numa cidade são um instrumento para uma gestão mais rigorosa e otimizada. Mas serão os dados o negócio do futuro?**

**PH –** Acho que não. Os dados por si só não trazem nada e podem dar-nos conclusões que não são úteis. Se não forem aplicados e transformados em informação não servem para nada. Importante é saber como é que esses dados nos podem trazer benefícios e valor acrescentado. Muitas vezes o que fazemos na PTV é transformar esses dados em inteligência. Por exemplo, fizemos isso no Dubai, onde o automóvel era “rei” e existiam cerca de dez a 12 faixas nas ruas para permitir o escoamento do tráfego. Os dados que foram recolhidos em termos de segurança rodoviária, ambiente, acessibilidade, entre outros, permitiu que se parasse com essas políticas e fosse criado um sistema de transportes integrado que hoje é um enorme sucesso.

**TR – Mas os dados que são transformados em inteligência nos territórios, juntamente com a tecnologia, estão a transformar a mobilidade e a forma de prestar serviços. Quais são os pilares que estão a permitir esta transformação progressiva da mobilidade?**

**PH –** Como já disse são a conectividade, a partilha e a eletrificação. Posteriormente, segue-se a automação. Mas este pilar vai levar tempo e ter desafios relativamente grandes. Para mim, será nesta ordem. Hoje em dia, percebemos que os operadores de mobilidade se movem nesta direção: dão informação, têm conectividade, permitem viagens intermodais e começam a apostar na eletrificação. A automação surge, por enquanto, em último, pois ainda conseguimos fazer tudo sem esta ferramenta. Mas, no futuro trará outras eficiências ao sistema...

**TR – A mobilidade é cada vez mais um serviço? De que forma?**

**PH** – A mobilidade é um serviço porque tem de ser um serviço. As cidades são sistemas vivos e a mobilidade tem de ser parte desse sistema. Não faz sentido usarmos a mesma forma de transporte durante todo o dia dentro da cidade. Fará sentido, por exemplo, de manhã, a mobilidade ser focada numa ótica de redução de tempo, mas em períodos menos movimentados deve ser orientada para a sustentabilidade e redução de emissões. A cidade é como um ser vivo e por isso não se pode dar apenas um sistema de mobilidade às pessoas.

**TR** – São os consumidores da mobilidade que determinam a oferta?

**PH** – Sim. É importante compararmos, em termos da competitividade, a eficiência dos sistemas mas também o conforto e a combinação de serviços. Cada vez mais vão ser os consumidores a fazer essa mudança.



**TR** – Um dos agentes da mobilidade que mais rápido percebeu essa mudança foi o automóvel. Quais são as principais linhas de posicionamento que o automóvel está a desenvolver?

**PH** – Há pouco referi que os construtores de automóveis querem deixar de vender veículos para começarem a vender quilómetros. Daí ser importante estar presente no desenvolvimento da mobilidade como um serviço. O problema hoje em dia é que adquirimos um automóvel com uma função (por exemplo grande e espaçoso) mas essa função só será usada uma vez por ano (quando vamos de férias)... isso não faz sentido na maior parte das viagens. O automóvel é o bem mais mal utilizado. Em média, usamos o carro cerca de 50 minutos por dia. Isto quer dizer que está parado mais de 23 horas... e parado a ocupar espaço dentro das cidades. A eficiência de termos diferentes serviços para diferentes necessidades torna-se muito mais atrativo.

**TR** – Ou seja, o futuro do automóvel não passará pela venda de veículos mas pelos serviços que este pode fazer...

**PH** – Exato. E aí sim, a automação terá um papel muito importante.

**TR – Essa transformação também será aplicada ao transporte público coletivo?**

**PH –** Absolutamente. É importante entender que os transportes públicos vão desempenhar um papel essencial nas cidades. Não se pode pensar numa cidade sem transporte público. Todos os sistemas de mobilidade individual ou semi-individual têm de funcionar em conexão como uma espinha dorsal de transporte público. Essa será a principal diferença. Será preciso coordenar, em termos de sistemas, a integração de diferentes modos de transporte. Mas para isso é preciso coordenação, bilhética integrada e que seja uma experiência positiva para o utilizador. Na minha opinião, os construtores de automóveis já entendem que este será o sistema em que têm de trabalhar, não de forma isolada, mas coordenada.

**TR – Pode o sistema de transportes públicos alterar-se ou adaptar-se face à oferta que hoje existe com horários, redes e percursos fixos?**

**PH –** Haverá um mix. É necessário que haja uma espinha dorsal de transporte público (fixa e de alta capacidade) e depois ter serviços complementares em torno do serviço e da rede principal do sistema.

**TR – E isso retiraria automóveis à cidade?**

**PH –** Claro que sim. Por exemplo, no estudo da PTV para a cidade de Lisboa, concluímos que se reduziria em 2/3 o número de automóveis unicamente pela substituição de veículos particulares por veículos (táxis) de quatro pessoas.

**TR – Os transportes convencionais vão perder, no futuro, quota de mercado?**

**PH –** Não necessariamente. Depende como as coisas sejam desenvolvidas com a inclusão de uma espinha dorsal de transporte público urbano. Os veículos serão diferentes... porque para diferentes necessidades precisamos de diferentes veículos. Será mais rápido fazer um transbordo de um veículo de oito ou 16 pessoas, do que o fazer num veículo de 80 pessoas com uma só porta. Os veículos podem ser diferentes mas não terão necessariamente diferentes funções. Por outro lado, é possível que o sistema seja, no futuro, mais fragmentado, mas será sempre necessário uma espinha dorsal de transporte público.

**TR – Os operadores de transporte rodoviário terão de alterar a configuração dos seus veículos e diversificar a oferta...**

**PH –** Sim, na minha opinião terão de se diversificar. E aí, também alguns construtores automóveis vão entrar em competição com os provedores de mobilidade. Pode ser que se formem parcerias... mas a realidade é que os construtores de automóveis querem eles mesmos oferecer estes serviços. E não nos esqueçamos que os provedores de mobilidade estão dependentes dos construtores de automóveis. Numa outra perspetiva, também as companhias e empresas que estão dependentes dos construtores automóveis percebem que as coisas estão mudar e que precisam de se adaptar a essa mudança.

**TR – O que vai acontecer é que as empresas, nomeadamente de distribuição, vão começar a internalizar essas necessidades intrínsecas ao seu funcionamento...**

**PH –** Exatamente.

**TR – Mas isso é concorrência pura ao setor do automóvel...**

**PH –** Claro, e cada vez mais vemos novos intervenientes neste paradigma, como é o caso da Tesla, da Uber, da Google, que já desenvolvem, testam e fabricam os próprios veículos. Nesta perspetiva, os construtores de automóveis terão de reagir para se adaptarem a esta nova realidade.

**TR – Nesta onda de tecnologia e transformação que estamos a assistir no setor dos transportes, qual é o elo mais fraco?**

**PH –** É o automóvel... porque além de constituir um elemento de mobilidade, o automóvel ainda representa o status quo, a flexibilidade de deslocação imediata quando precisamos. Esse vai ser o maior desafio. Mas as novas gerações estão a mudar... e, por vezes, não compreendemos que estão a mudar. Hoje em dia, as gerações mais novas preferem ter um telemóvel do que um automóvel. Temos de perceber que as necessidades mudaram. Eu acredito que o meu filho, com quatro anos, nunca terá carta de condução quando crescer. As necessidades mudaram e vão mudar cada vez mais.

**TR – A tecnologia, a conectividade, a automação, a disrupção que estamos a assistir, poderá ser uma solução aos problemas de mobilidade de cidades e aglomerados com baixa densidade populacional?**

**PH –** Eu acho que sim. Desde que seja eficaz, o sistema de mobilidade resulta em qualquer aglomerado. Se pensarmos na eficácia, temos de pensar igualmente no custo... os sistemas vão tornar-se relativamente mais baratos... claro que não haverá o mesmo nível de serviço no meio rural ou numa grande cidade. Os tempos de espera serão inevitavelmente diferentes.

**TR – Será que a automação ainda será aplicada aos automóveis e aos autocarros na atual geração?**

**PH –** Para sermos honestos, a automação já existe e funciona muito bem. O problema é toda a incerteza em relação ao funcionamento de diversos sistemas. Em termos de tecnologia, está tudo pronto... falta entender como se faz essa introdução nos sistemas. O mais difícil é misturar sistemas autónomos e não-autónomos, porque se de um momento para o outro alterássemos por completo um sistema por outro, seria fácil. Dada essa impossibilidade, a introdução tem de ser feita de forma gradual e com alguns cuidados.

*por José Monteiro Limão*

**Por:**

**Fonte:**