

8/21/2018

Vítor Domingues dos Santos – Presidente do CA do Metropolitano de Lisboa «O Metropolitano está atrasado em relação à cidade de Lisboa»

A falta de investimentos durante os anos de crise provocou graves problemas na atividade do Metropolitano de Lisboa. Passada a “tempestade”, agora é tempo de apostar num novo ciclo e dar prioridade à qualidade de serviço e à expansão da rede. A linha circular, os novos sistemas de sinalização e segurança e a aquisição de material circulante, são alguns dos investimentos que a empresa pública pretende lançar no curto e médio prazo.



Transportes em Revista (TR) – Que balanço faz, em termos financeiros, do ano de 2017 e também do primeiro semestre do corrente ano?

Vítor Domingues dos Santos (VDS) – As contas do ano de 2017 ainda estão em fase final de aprovação mas posso avançar que apresentam resultados francamente melhores em relação ao ano anterior. O EBITDA passou de 23.9 milhões de euros para 32.6 milhões de euros; os resultados líquidos, embora ainda negativos, melhoraram de 44 para 24 milhões de euros. Portanto, são melhorias significativas na nossa conta de resultados, mas convém salientar que existem componentes que são contabilizados de uma forma especial nas contas do Metropolitano e que não entram neste exercício. Temos uma componente grande de encargos financeiros referente a juros e também às SWAPS, que são bastante significativos mas que não resultam da atividade corrente da empresa. No ano passado, as SWAPS significaram 90 milhões de euros e os pagamentos de empréstimos ao BEI – Banco Europeu de Investimento foram de cerca de 70 milhões de euros. Tudo somado, é um valor bastante significativo, mas que a médio prazo será certamente resolvido. Estamos a rever o nosso contrato de concessão e até final do ano deveremos entregar à Tutela uma nova

versão do contrato, e nesta proposta deveremos ver regulada esta questão do serviço público e também das SWAPS.

TR – Sem estes encargos, e tendo apenas por base os resultados operacionais, as contas do ML seriam bastante razoáveis...

VDS – Sim, é verdade. Mas temos um conjunto de encargos também bastante significativos. Por exemplo, os gastos de leasing com o material circulante foram, no ano passado, na ordem dos 15 milhões de euros. E depois temos nesta empresa um outro conjunto de encargos que gostaríamos de não ter e que também pesam muito, como os complementos de reforma. Somos, talvez, a única empresa pública a ter este encargo, que ronda os 12 milhões de euros. Gostaríamos de resolver este problema a médio prazo com a Tutela...

TR – Passando estes encargos para o Estado central?

VDS – Eventualmente, o cenário ideal seria esse. Até porque o custo já está integrado na contabilidade pública. De resto, houve um aumento nas vendas na ordem dos 4% que resultaram de alguns acertos tarifários e também do aumento da procura. Aliás, neste trimestre, em termos de procura acumulada, temos um aumento de 4% em termos de receita e de 3% em termos de passageiros. Mas a nossa expectativa é acabar o ano com um crescimento, ao nível da procura e das receitas, na ordem dos 3%.

TR – Esta recuperação de receitas e de passageiros deve-se a quê?

VDS – Faltam-nos ainda mais alguns elementos sobre a origem e destino dos passageiros para responder a essa questão com mais detalhe. Mas estamos a ter mais procura nas horas de ponta, o que significa que são clientes que já estão a utilizar o metro nas suas deslocações casa-trabalho. Por outro lado, é inquestionável que o turismo tem tido um papel importante neste crescimento, e isso reflete-se no incremento da venda de títulos ocasionais, principalmente fora das horas de ponta.

TR – Tendo em conta este boom turístico na cidade de Lisboa, não seria expectável que este crescimento de 3% fosse muito maior? Ou os turistas utilizam pouco os transportes públicos?

VDS – Convenhamos que a rede do metropolitano ainda não abrange todo um conjunto de percursos turísticos ligados à cidade... e não sei se algum dia irão ser cobertos. Costumo dizer que o metro está atrasado em relação à cidade, e em relação aos fluxos turísticos ainda mais. As zonas de Belém e Algés são deficitárias em termos de transportes públicos, apesar de a Carris tentar cobrir toda essa área com elétricos rápidos. Mas não estamos a pensar em expandir a nossa rede para essas áreas, até porque não sei se a procura justificaria essa decisão. Logo, não há uma abrangência global do Metro em todos os percursos turísticos, portanto é normal que esse boom não se reflita tanto na procura do Metropolitano de Lisboa.

TR – A qualidade do serviço prestado pelo Metropolitano de Lisboa tem sido alvo de inúmeras críticas nos últimos anos...

VDS – Temos a perfeita consciência disso. E isso deveu-se ao facto de termos tido cinco anos de ausência de investimento. Uma infraestrutura como o Metropolitano não pode nunca deixar de ter um investimento contínuo, não só na reposição de condições de manutenção como também da infraestrutura existente. E isso refletiu-se depois na perda de qualidade do serviço. Mas em 2017 já demos um salto qualitativo.

TR – Em dezembro último, afirmou à Transportes em Revista, que o Metro esteve nos “cuidados intensivos” e que em 2018 iria passar para “a enfermaria”...

VDS – Neste primeiro semestre já conseguimos, tal como tínhamos previsto, ter condições mínimas de qualidade. Hoje já só temos 19 unidades triplas imobilizadas, num total de 111 composições, o que representa uma recuperação muito significativa. Atualmente, o número de supressões representam apenas um terço das que tivemos em 2017, e isso deve-se a dois fatores: por um lado, o reforço do capital humano, através da admissão de agentes de tráfego e de 30 novos maquinistas, e também o aumento da disponibilidade do material circulante. Penso que estamos a chegar ao fim da crise do material circulante no Metropolitano.

TR – Houve uma grande aposta na manutenção?

VDS – Sim, porque era impossível não o fazer. Tivemos de reforçar toda a linha da manutenção com meios humanos e materiais porque nada tinha sido executado nos cinco anos anteriores. Este ano já investimos o triplo em compras de material, comparativamente com o ano anterior. Esperamos que em outubro, quando tiverem início os horários de inverno, a taxa de imobilização seja quase nula e a partir daí podemos dedicar-nos a outros aspetos da nossa infraestrutura, como por exemplo as grandes alterações e manutenções do material circulante. Também estamos a fazer um grande esforço de investimento, com o apoio da Tutela, ao nível dos sistemas de segurança. Lançámos um concurso público para fazer o upgrade das portas das carruagens e vamos também lançar brevemente um outro concurso para a renovação dos sistemas de informação e circuitos de TV, o que possibilitará, por exemplo, que as estações possam ser abertas automaticamente.

TR – Mas também está prevista a renovação dos sistemas de sinalização...

VDS – Essa é uma das alterações mais importantes que iremos fazer. O nosso sistema de sinalização é dos anos 70, de cantão fixo, em que a circulação baseia-se num conjunto de sinais e definições prévias, e vamos alterá-lo para um sistema de computer based train control, que permite aos comboios circular e operar da forma mais otimizada possível, permitindo, por exemplo, reduzir os intervalos entre comboios. Esta tecnologia já existe no mundo inteiro e permite-nos que os intervalos entre comboios seja de 3:50 minutos. Numa

primeira fase, vamos avançar com concursos para as linhas amarela, verde e azul; numa segunda fase será a linha vermelha.

TR – Quando será lançado o concurso para a aquisição de novo material circulante para o Metropolitano de Lisboa?

VDS – O concurso será lançado no final de julho e contempla a aquisição de 14 unidades triplas. Estas carruagens já terão uma disposição em que os bancos são longitudinais, criando mais espaço nos salões e facilitando, não só, a circulação de pessoas com mobilidade reduzida, como também, de pessoas com bicicletas, malas e carrinhos de bebé. Esta disposição vai passar a ser um standard em todas as composições do Metropolitano de Lisboa. Aliás, o nosso Departamento de Inovação, que foi criado por esta administração, irá lançar brevemente um projeto que contempla a renovação dos salões das atuais composições e um outro projeto que prevê a alteração das cadeiras, que passarão a ser compostas por um misto de plástico e cortiça.



TR – Além do investimento na renovação dos equipamentos, o que está a ser feito ao nível das infraestruturas, nomeadamente nas estações?

VDS – A falta de investimento sentiu-se em toda a infraestrutura do Metropolitano. Quando entrámos, em 2017, tínhamos duas estações em que as obras estavam suspensas, Colégio Militar e Areeiro. Havia ainda um outro grande projeto que era a remodelação da estação de Arroios, a última estação da rede cujo cais tinha capacidade para apenas três carruagens. A prioridade foi avançar com esse concurso, cuja obra foi adjudicada no passado mês de novembro e que agora está em fase de execução. Além disso, temos um conjunto de outras intervenções programadas nas estações dos Anjos, Intendente e Campo Pequeno. Entretanto, iremos retomar as intervenções no Colégio Militar e Areeiro, cujos concursos devem avançar muito em breve. Estas duas obras foram lançadas para criação de novas acessibilidades e sobre isso eu gostava de dizer o seguinte: o Metropolitano de Lisboa é dos

metropolitanos na Europa com maior rácio percentual de estações com facilidade de acesso a pessoas com mobilidade reduzida, através dos elevadores. E vamos lançar mais concursos de conceção/construção para acelerar o processo de renovação das acessibilidades. A curto prazo será nas estações de Entrecampos, Campo Pequeno e Cidade Universitária, numa segunda fase será Sete Rios – em que temos um grande projeto de investimento na área do património – Praça de Espanha e Campo Grande. Estamos a falar de dotar 14 estações, até 2023, com acessos verticais (elevadores). No caso das escadas rolantes é diferente, porque todas as estações possuem este tipo de equipamentos. Mas estamos a iniciar um processo de revisão de todas as escadas rolantes que existem na rede.

TR – Em que consiste o projeto de investimento em Sete Rios?

VDS – O Metropolitano de Lisboa tem ativos imobiliários significativos e em Sete Rios tem seis hectares de terreno, que pertenciam às primeiras oficinas. Parte dos terrenos foram cedidos para um terminal rodoviário e um outro espaço foi cedido a uma organização de solidariedade social. Mas, a maioria do espaço não está a ser rentabilizado, e estamos a negociar com a Câmara Municipal de Lisboa qual será a melhor alternativa para aqueles terrenos, até porque a autarquia está a repensar a organização de toda aquela zona.

TR – A solução passa por apostar na construção imobiliária?

VDS – Não temos vocação imobiliária, nem pretendemos ter. Queremos saber como é que podemos rentabilizar os ativos, uma vez que temos muitos investimentos para fazer. Temos muito património nos mais diversos locais, como uma moradia na Alameda das Linhas de Torres, a própria sede da empresa na Fontes Pereira de Melo...

TR – A rentabilização desses ativos pode passar pela sua alienação, garantindo assim verbas que podem ser investidas, por exemplo, na expansão da rede?

VDS – É uma hipótese. Não podemos é ter ativos “mortos” e desperdiçarmos a rentabilização desse património. Não faz qualquer sentido.

TR – Existe algum plano para o reforço da rede de vendas e alargamento da política comercial da empresa?

VDS – Esta é uma área muito relevante para o metropolitano. E queria incluir toda essa área na componente da bilhética. Este ano, decidiu-se apostar num salto qualitativo das intervenções da OTLIS, e juntamente com os outros operadores que fazem parte deste ACE, procedeu-se à substituição da respetiva direção, com o objetivo de dar um novo rumo àquela entidade, dado que hoje temos novas necessidades ao nível do ticketing.

Internamente, estamos a olhar para o nosso sistema de bilhética e perceber como o podemos alterar. Um dos projetos mais interessantes que temos está relacionado com a venda de bilhetes a nível internacional, isto é, que um cliente estrangeiro possa comprar o

bilhete do metro pela internet e depois consiga utilizá-lo quando chegar a Lisboa. Estamos também a analisar como é que podemos utilizar o smartphone para adquirir bilhetes. Só que queremos ir mais além do que já existe, e estamos a estudar a criação de uma plataforma que seja agregadora de toda a oferta de transportes e que possa interagir e integrar-se com outras aplicações e plataformas digitais. No fundo, queremos antecipar qual será o futuro da bilhética do Metropolitano e dos restantes operadores. Depois, estamos com investimentos nas máquinas de bilhética, em que já criámos uma segunda geração para pagamentos multibanco e estamos a analisar a criação de uma terceira geração de máquinas para cartões contacless.

TR – A integração da bilhética é fundamental para os operadores?

VDS – Cada vez mais, e o caminho tem de ser esse. Há muitas soluções individuais mas falta de uma plataforma que seja agregadora. Os nossos sistemas de bilhética foram muito inovadores na altura mas já têm 15 anos e agora é preciso dar um novo salto. O conceito de mobility as a service é cada vez mais uma realidade e é necessário uma visão comum para todas estas questões. E para o conseguir, julgo que a Câmara Municipal de Lisboa e a Área Metropolitana de Lisboa (AML) têm aqui um papel fundamental no planeamento de transportes e na criação de projetos comuns. Por outro lado, os operadores têm uma ligação que é a OTLIS, cuja atividade deve servir como suporte às decisões que são tomadas pela AML. Portanto, tem de existir uma complementaridade entre as várias entidades.

TR – O plano de expansão da rede do Metropolitano de Lisboa foi recentemente apresentado. Quais foram os critérios que levaram a optar, por exemplo, pela criação de uma linha circular?

VDS – O trabalho que está a ser feito decorre de um conjunto de procedimentos que já vêm desde 2009, quando a então secretária de Estado dos Transportes (n.r. – Ana Paula Vitorino) decidiu a expansão do Metropolitano de Lisboa. Esse despacho já definia um conjunto de prioridades – como o anel circular, a expansão da linha vermelha, etc. – mas foi também pedido um estudo a uma empresa de engenharia sobre quais seriam as prioridades nesta expansão. Posteriormente, foi feita uma seleção de prioridades, e concluiu-se que a linha circular seria a medida mais impactante. Foram desenvolvidos mais dois estudos, um de tráfego que comparava o fecho das linhas amarela e verde, fazendo a ligação entre o Rato e o Cais do Sodré e criando duas novas estações; e outro que previa a ampliação da linha vermelha de S. Sebastião até Campo de Ourique, passando pelas Amoreiras. Chegou-se à conclusão que a linha circular teria um impacto maior que a extensão da linha vermelha. No caso da linha circular havia um aspeto muito peculiar: dos nove milhões de passageiros acrescentados à rede havia uma grande percentagem de novos utilizadores, enquanto que no caso da linha vermelha, dos quatro milhões de passageiros previstos, grande parte já seria utilizadora do metro. Neste sentido, o aumento seria causado também pelo impacto das novas estações e por irmos a novas geografias na cidade de Lisboa. Já na

linha circular, o efeito era global e iria afetar praticamente toda a rede do metro. Quem fez esses estudos foi o professor Álvaro Costa e baseados nestes estudos, fizemos uma terceira análise tendo em conta duas componentes: o funcionamento em linha circular ou em duas linhas independentes e, mais uma vez, os estudos concluíram que a operação em linha circular era melhor.

Portanto, estamos a dar seguimento a um conjunto de estudos que já vêm de trás. Neste momento, o anteprojecto do projecto de expansão está a decorrer e estamos na fase de estudos de impacto ambiental que depois irá para discussão pública. Penso que no final de setembro haverá novidades, mas depois falta a decisão por parte do Conselho de Ministros e da Tutela para podermos avançar com os concursos.

TR – Mas o plano de expansão está fechado?

VDS – O projecto é de uma linha circular mas permite outras soluções. Nada está fechado, porque longe de nós estarmos a fechar soluções futuras. No futuro queremos expandir para a área ocidental da cidade, num projecto que gostaríamos um dia de lançar, que é continuação da linha vermelha até Campo de Ourique.

TR – Quais os impactos que a linha circular terá na qualidade do serviço?

VDS – A linha circular irá trazer diversos benefícios não só aos passageiros do Metropolitano, como também aos utilizadores da Linha de Cascais e aos passageiros da Transtejo e Soflusa – na estação do Cais do Sodré. É através dessas ligações que iremos conseguir buscar as pessoas que hoje utilizam o transporte individual e que com estas ligações poderão passar a utilizar o transporte público. Há pessoas que são muito beneficiadas com a linha circular, mas haverá outras, nomeadamente os utilizadores da linha amarela, que terão de efetuar mais um transbordo... mas se fizermos um balanço global do tempo de viagem, as pessoas acabam por ganhar tempo, porque irão parar a uma linha que os coloca em qualquer ponto da cidade e em ambos os sentidos.

TR – Esta solução é aquela que apresenta um value for money mais alto?

VDS – De todos os estudos que foram realizados, o único que apresenta um custo-benefício positivo é a linha circular.

TR – Como vê as críticas que foram feitas por diversos engenheiros e técnicos à construção da linha circular?

VDS – Confesso que do ponto de vista técnico ainda não vi críticas muito contundentes e fundamentadas. De resto, são críticas sobre opções que foram tomadas... mas vivemos num país livre e cada um pode dar a sua opinião. É normal que aconteça.

TR – Este plano centra-se em Lisboa e deixa de lado as extensões aos concelhos limítrofes...

VDS – As pessoas têm de compreender que a construção e manutenção do metropolitano é muito caro. Já tenho dito aos autarcas da Amadora e Loures, por exemplo, que existem outras soluções que podem e devem resolver os seus problemas de mobilidade. Não tem necessariamente de ser o metro. Como disse, o investimento é muito grande.

TR – Há pouco revelou que vão ser adquiridas 14 novas unidades triplas. O material circulante será suficiente para operar a futura rede, que já incluirá a linha circular?

VDS – Na verdade, só precisamos de mais dez unidades triplas para operar na linha circular. Como precisamos de renovar algum material circulante optámos por adquirir 14, mas não vamos abater nada. Fizemos recentemente uma consulta preliminar ao mercado onde apresentámos o nosso programa e onde estiveram presentes 15 fabricantes e/ou instaladores. Queremos garantir que o material corresponde a um conjunto de especificações técnicas e procuramos material muito semelhante ao nosso mas com alguma inovação tecnológica. Qualquer um destes fabricantes tem capacidade para o fazer, mas também queremos garantir que existam os componentes necessários para substituir peças, assistência técnica, formação, e que a manutenção possa ser feita dentro das oficinas do Metropolitano de Lisboa – isso é essencial.

TR – Nos últimos anos, o Metropolitano de Lisboa tem conseguido assegurar alguma paz social, tão importante para a estabilidade e sustentabilidade da sua operação. Prevê-se que assim continue?

VDS – É sempre difícil prever aquilo que não dominamos, mas esperamos que se mantenha. Temos um diálogo permanente com as comissões de trabalhadores e falamos sempre com os sindicatos. A área do capital humano é, provavelmente, aquela mais complexa dentro da empresa. Temos uma média de idades de 48 anos e temos muita gente com mais de 20 anos na empresa. A médio prazo vamos deparar com um problema de substituição de quadros, e este é um tema que gera alguma preocupação. Contamos admitir mais pessoas a médio prazo, principalmente na manutenção, devido ao facto de irmos adquirir novo material circulante, mas a rigidez que existe na estrutura da empresa não facilita a alteração deste paradigma.

por Pedro Costa Pereira

Por:

Fonte: