

dinheiro vivo

PORTUGAL POUPA 600 MILHÕES DE EUROS EM JUROS DA DÍVIDA ESTE ANO

Orçamento do Estado de 2023 previa uma despesa com o serviço da dívida de 6257 milhões de euros, mas ministro das Finanças refez esta conta e baixou a parcela dos juros para 5668 milhões. Ainda assim, este montante representa uma subida de 21% comparativamente com o ano de 2022.

VINHOS

Wine Million lança “Porto” de 1900 em parceria com Dirk Niepoort

HOTELARIA

Grupo Olivia quer reforçar no Porto e investir em Lisboa

WEB SUMMIT

Os quatro dias de Inteligência Artificial

RENOVÁVEIS

Península Ibérica pode torna-se *hub* de inovação para energias limpas



RTA CHANTRE / GLOBAL IMAGENS

A VIDA DO DINHEIRO

VÍTOR DOMINGUES DOS SANTOS

PRESIDENTE EXECUTIVO DO METROPOLITANO DE LISBOA

“Vamos prolongar o corte da 24 de Julho uns meses, vai implicar com clientes da Carris e da CP”

LEONARDO NEGRAO / GLOBAL IMAGENS



dinheiro vivo

**A Vida do Dinheiro**

Vítor Domingues dos Santos

“Vamos prolongar o corte da 24 de Julho uns meses, vai implicar com clientes da Carris e da CP”

Presidente executivo do Metro de Lisboa admite que constrangimentos provocados pelas obras de expansão não favorecem a utilização dos transportes públicos. Mas “são os custos do progresso”, defende.

Texto: Bruno Contreiras Mateus e Ana Maria Ramos (TSF)

O presidente executivo do Metropolitano de Lisboa avança que haverá novos constrangimentos no trânsito na capital por causa das obras do Metro, em especial na zona do Cais do Sodré, e que quem vive e circula na zona de Alcântara também irá ser afetado durante a execução do prolongamento da Linha Vermelha. Vítor Domingues dos Santos dá também conta de que o Metro está a fazer mudanças profundas para evitar atrasos na circulação, desde logo, aumentando o número de comboios, mas também com a mudança de sinalização, com a contratação de novos maquinistas e até através da negociação do estatuto de uma carreira única.

Com tantas obras em curso e tantas vozes a pronunciarem-se sobre a expansão da rede do Metro de Lisboa, qual a sua visão geral quanto ao objetivo que definiu para colocar em funcionamento a futura linha circular?
O objetivo que temos é, acima de tudo, concretizar todos os nossos projetos de expansão e de melhoria para conseguirmos com isso melhorar a oferta aos nossos clientes. Embora estando certos de que o nosso trabalho tem de ser sempre encontrado na área metropolitana de Lisboa e também com o conjunto do resto dos operadores, nomeadamente com a intervenção da

TML [Transportes Metropolitanos de Lisboa]. Tudo o que pudermos fazer vai ser pouco. Todos os investimentos têm sempre um tempo de maturidade muito grande. Começamos a pensar na linha circular em 2016, e quando entrei [em 2017] já estava alguma coisa desenvolvida nesse sentido, mas vamos abrir a linha circular em 2025. Se fizermos as contas, são quase nove anos ou oito anos entre um momento e o outro. Isto é uma realidade dos investimentos, porque são morosos os processos de elaboração, de desenho, de conceção, de aprovação e depois da implementação. Depois, a linha circular teve um facto estranho, que foi o caso da covid e depois, logo a seguir, a guerra na Ucrânia, dois eventos que também não ajudaram muito a que conseguíssemos garantir todos os prazos que queríamos e daí resultar neste pequeno atraso que vamos ter.

Acredita que os novos prazos serão cumpridos, com aumento de custos de construção e constrangimentos em várias freguesias?
Sim, sem dúvida. Já temos a situação bastante dominada. Apesar de todas as perturbações que tivemos, achamos que vamos acabar em abril de 2025 a linha circular.

Isso traz alguma impaciência aos utilizadores?

Nesta altura, não podemos deixar de referir que no Campo Grande tivemos que suspender a atividade da estação uns meses. Nesta altura

temos a avenida 24 de julho, e vamos prolongar o corte da 24 de julho ainda durante uns meses razoáveis, vamos implicar com os clientes da Carris e da CP, porque vamos ter que desviar as linhas na aproximação à estação do Cais do Sodré, tudo isto são constrangimentos que não favorecem muito quem quer vender transporte público, mas são os custos do progresso, como se costuma dizer, e são inevitáveis.

Quanto à expansão da Linha Vermelha em mais quatro quilómetros, que prevê mais três novas estações subterrâneas e uma de superfície em Alcântara, o que é que destaca deste projeto?

Na Linha Vermelha o constrangimento maior vai ser em Alcântara. Ou seja, como vamos trabalhar, aí

“Acho que já temos a situação bastante dominada. Apesar de todas as perturbações que tivemos, achamos que vamos acabar em abril de 2025 a linha circular.”

sim, a 20 ou 30 metros de profundidade, os nossos pontos mais críticos vão ser enquanto fazemos os acessos das estações à superfície, e aí vai ser nas Amoreiras, vai ser em Campo de Ourique, na Infante Santo e em Alcântara. O grande impacto vai ser em Alcântara, aliás, que é onde estamos, onde já começamos a fazer as expropriações. Aí, obviamente, vamos ter de impactar a vida das pessoas e vamos causar perturbações a quem vive e trabalha nestas zonas, mas isso não há forma de evitar.

E está previsto para quando?

Contamos adjudicar a empreitada este ano, em princípio, cumprindo os prazos que temos no caderno de encargos, no programa do concurso e com as obrigações que temos com o PRR, diria que o grande ano vai ser o segundo semestre de 2025 e o ano de 2026. Seriam assim os maiores impactos que teríamos no dia a dia das pessoas.

Falou ainda há pouco em expropriações em Alcântara. Como é que está esse processo?

Está a desenvolver-se. Portanto, contactámos uma empresa que está afeta aos contactos com os proprietários, temos admitido também, nós próprios, contactos com os proprietários. Estamos com a Câmara Municipal de Lisboa a tentar quer resolver o problema do realojamento da Casa de Goa, dos seus inquilinos. Depois, teremos um conjunto de outros proprietários,

que são uns prédios em que vamos ter de efetuar a expropriação para construir o acesso à Estação de Alcântara, que também estamos em negociação, e as negociações são assim, começam e acabam.

O preço dessas expropriações não tem levado a que as negociações se prolonguem?

Pode ser numa fase inicial, mas já informámos as pessoas, todas as pessoas já receberam as bases da nossa avaliação, portanto, podem contestá-las e a partir daí entram num processo conosco que é uma questão de tempo. Vamos chegar a tudo, mais semana, menos semana, diria que até ao fim de novembro espero ter tudo resolvido, tudo acordado com as pessoas.

O Metro tem tido muitas críticas dirigidas à frequência das composições. Faltam carruagens ou faltam maquinistas?

Faltam as duas coisas, provavelmente. Nesta altura, estamos a fazer uma intervenção que diria que é a mais profunda da rede do Metropolitano e aquela que mais impacto vai ter no futuro, que é a alteração da sinalização. A sinalização do Metro de Lisboa é dos anos 70 e aconteceu que nós, quando decidimos o investimento de construção da linha circular, chegámos à conclusão que seria bom termos mais comboios para conseguir baixar os intervalos entre os comboios. E quando começamos a analisar o problema, chegámos à con-



“Eventualmente podemos ter de fechar para o ano ou em 2025, durante algum tempo, a estação do Campo Grande. Mas pelas últimas informações que tive, talvez não seja necessário.”

clusão de que já não se fabricavam comboios com o nosso sistema de sinalização. Se não há comboios, temos de alterar a sinalização e, portanto, em conversa com as tutelas, conseguimos arranjar fundos. Vamos alterar a sinalização em toda a rede, nesta altura estamos a fazer para três das linhas, é o que temos contratado, mas a curto prazo vamos contratar para a linha que falta, que é a Linha Vermelha. O que é que isto vai permitir? Vai permitir que, em vez de atualmente um comboio sair de uma estação só quando na estação seguinte o comboio já saiu, vai permitir, através de um sistema computadorizado, que os comboios se possam aproximar e, portanto, o que é que isto quer dizer? Significa que conseguimos aproveitar muito melhor o nosso material circulante e conseguimos melhorar muito os intervalos entre circulações. Vamos comprar 14 comboios, que vão obrigar também à formação de mais maquinistas. Penso que até ao fim do ano ainda vamos admitir cerca de 60 pessoas que, no fundo, vão-se traduzir, daqui a um ano ou dois, em novos maquinistas. Mas também temos um projeto que estamos a discutir com os sindicatos que é muito relevante: atualmente temos nas estações agentes de tráfego, operadores comerciais e temos os maquinistas; e queremos ver, no que estamos a negociar, a criação de uma carreira única. É uma coisa

ótima porque, com novos comboios, os maquinistas vão ter uma atividade menos exigente e, portanto, a ideia é conseguirmos criar um estatuto único que nos dá mais flexibilidade na distribuição das pessoas pela empresa.

Há pouco falámos da estação de superfície de Alcântara. De que forma é que isto vai ser uma interface modal?

A estação de Alcântara tem um potencial muito grande porque vai permitir ser um ponto também de ligação da linha de Cascais. Por outro lado, tem previsto, no contrato de empreitada que estamos a desenhar, que por baixo da estação do comboio metropolitano haja uma estação, a chamada linha de intercâmbio sustentável, que é uma linha – que estamos a negociar também com a Câmara – que vai ligar Alcântara ao Alto da Ajuda e vai até Oeiras, até Miraflores. Nesta altura, a Câmara de Lisboa está a negociar com a Câmara de Oeiras como é a distribuição dentro do concelho de Oeiras e connosco também, para que consigamos definir um traçado. **Está previsto que vão fechar novas estações, mesmo que seja por um curto período de tempo para intervenções?**

Ainda temos previsto, com a linha circular, que eventualmente podemos ter de fechar para o ano ou em 2025, durante algum tempo, a estação do Campo Grande. Mas ainda estamos a equacionar. Eventual-

mente, pelas últimas informações que tive, talvez não seja necessário. Mas a ser necessário, seria no período de férias, de julho a agosto de 2024, ou então ainda em 2025.

E essa seria a única? Seria a única.

O custo estimado desta expansão está nos 405 milhões. É mesmo este o valor?

Não, são 330 [milhões de euros] para a linha circular e 405 para a Linha Vermelha.

Mas é previsível que haja alguma derrapagem?

Na linha circular não. Fizemos um acerto há pouco tempo, tivemos, aliás, uma surpresa quando foi a contratação do lote 2, mas já fizemos um acerto, já considerámos também o impacto das revisões de preços nesse valor, portanto, à partida, diria que contamos que estes valores sejam suficientes para a construção da linha circular, mas ainda estamos a um ano e meio quase, portanto, ainda muita coisa pode acontecer, mas esperemos que não.

Quer recordar qual é o lote 2?

O lote 2 é o que vai da Estrela à entrada de Santos e ao Cais do Sodré. Portanto, há falta de mão-de-obra e, por outro lado, não podemos esquecer que ainda temos muitos fornecimentos para serem efetuados, estamos ainda com uma guerra na Europa e agora uma outra guerra no Médio Oriente. Não sabemos se isto pode ou não ter im-

pacto nos fornecimentos que temos pela frente. Nesta altura não é fácil alguém fazer cenários futuros de como é que isto vai evoluir para poder garantir que a economia não sofre e acho que todos estamos preocupados com o impacto que isto possa ter na economia dos nossos países e nos vários aspetos da economia.

O presidente da Câmara de Lisboa, Carlos Moedas, considera que o Metro devia ser gerido pela autarquia. Concorda?

É uma questão muito mais política. O que pretendo nesta altura, acima de tudo, e o que acho essencial é que o Metropolitano defina as suas regras de como é financiado e, para isso, temos uma proposta que está desde 2019 na secretaria de Estado do Tesouro, porque o nosso contrato de concessão termina em julho do ano que vem e, portanto, queríamos rapidamente ter o contrato revisto para que se definam as regras, quem é que financia o quê, como é que é financiado, de quem é a obrigação, tudo isso. Para mim, isso é o mais importante. Só lembro que o metropolitano é uma infraestrutura muito pesada. Se comparar, por exemplo, com a Carris, os custos operacionais no metropolitano são muito mais elevados do que na Carris.

Já se pode usar cartões multibanco por contactless nos portais de acesso ao Metro. Seria bom integrar em vários transportes?

Sem dúvida. O Metro tem sido um bocadinho a cobaia de todos os sistemas. Fechámos a rede há 15 anos, agora resolvemos avançar com novos sistemas de bilhete, como seja o EMV, portanto, pagamento por cartões bancários. O que precisamos agora é que todos os outros operadores vão atrás. Sei que já está a ser desenvolvido em vários e é muito importante, porque o efeito conjugado dos operadores vai permitir que possamos oferecer aos nossos utilizadores outras modalidades.

No fim do mandato, acredita que terá concluído os objetivos a que se propôs?

Não, não, dificilmente. Devo dizer que os objetivos são tão vastos e temos investimentos tão grandes que vai ser muito difícil. Porque não é só as expansões, é o programa que temos de acessibilidades plenas em todas as nossas estações, porque quando chegámos tínhamos 17 estações sem ascensores, atualmente, já temos seis com mobilidade plena, seis que estão nesta altura a executar e, portanto, ainda ficam a faltar mais quatro para conseguirmos. E depois há todo um conjunto de investimentos e de melhorar, por exemplo, os nossos atuais comboios. Os nossos com-

boios têm 30 anos, são da década de 90, mas vão continuar na rede. Estamos a comprar, nesta altura, 14 que já estão na fábrica em Valência, vamos lançar o concurso para mais 24 comboios com a opção de mais 12, no sentido de fazer a primeira substituição dos mais antigos, mas vamos ficar com eles – dos 18 esperamos conseguir manter 15. Vamos fazer uma remodelação profunda, que é a substituição de pavimentos, que são coisas que se gastam ao fim de 30 anos. O trabalho de uma administração metropolitana é muito largo e, portanto, ficarão sempre projetos lançados, uns começados, outros que irão começar mais à frente.

E têm concursos, nomeadamente no âmbito do PRR?

São tudo concursos que estão no nosso plano de atividades e orçamento, não estamos a falar de expansões. Nas expansões, aquela que ainda queria ver se conseguia lançar era, essa sim, a Linha Amarela, que era a continuidade da estação de Telheiras até Benfica, até porque, eventualmente, já falámos com a Câmara e a Câmara gostaria de levar-nos até à ligação da estação da Damaia, vamos ver se conseguimos. Mas são projetos significativos, na ordem das centenas de milhões, mas depois há muitos projetos pequenos, como o da central fotovoltaica, são dez milhões de euros.

E ao nível da energia, seria possível tornar o Metro mais sustentável e só alimentado de fontes renováveis?

Atingimos a neutralidade carbónica em 2022, com muito gosto, devo dizer. A partir de 1 de janeiro de 2023, só consumimos energia elétrica de fontes renováveis e todo o excesso que temos de consumo de CO₂, portanto de diesel – e ainda temos diesel porque as nossas máquinas, por exemplo, de manutenção à noite, temos de desligar a energia e elas têm de trabalhar com diesel. Tudo isso e até os veículos que consumimos nos piquetes e até outros veículos de uso pessoal, tudo isso é compensado, tem sido compensado com plantação de árvores no Pinhal de Leiria. E é uma coisa que, desde já, lanço o desafio a todas as empresas para que o façam. Mas não ficamos por aqui, porque, como disse, queremos fazer uma central fotovoltaica, que estamos nesta altura a lançar. Temos tudo já previsto no plano de atividades e orçamento e estamos agora a formalizar as chamadas portarias de gestão de encargos, que é um formalismo de que o Estado necessita quando há investimentos faseados no ano, para apresentar isso ao Estado para ver se avançamos com a sua construção.