

ECONOMIA

Passes mais baratos tiveram ‘maior impacto’ do que o esperado

Cristina Dourado A presidente da Fertagus defende uma linha circular “entre a Ponte 25 de Abril e a 3.ª travessia do Tejo”. Já sobre os preços dos passes, diz que foi “mau negócio para a Fertagus”

Entrevista
Carlos Cipriano

Na resaca das comemorações dos 20 anos da Fertagus, Cristina Dourado, administradora delegada da Fertagus, a empresa que assegura a ligação ferroviária na Ponte 25 de Abril, sobre o Tejo, em Lisboa, destaca que “era urgente termos uma quinta carruagem nos nossos comboios para poder reforçar a oferta sem aumentar o número de comboios na ponte”. E acrescenta: “Nunca poderemos assegurar a travessia do Tejo com to das as pessoas que querem vir para a margem norte pela ferrovia.”

Vinte anos é muito tempo? Vêm aí mais 20 anos de concessão?
Não sabemos o que vem aí. Mas uma concessão por 20 anos é muito tempo? Não me parece...

Qual o prazo expectável após a renegociação da concessão?
Não sabemos. Estamos a negociar a reposição do equilíbrio financeiro da concessão. O prazo será o suficiente para conseguirmos gerar a verba necessária para nos substituirmos ao Estado no pagamento à IP [Infraestruturas de Portugal] decorrente do aumento da taxa de uso [portagem ferroviária].

O que é isso do reequilíbrio financeiro?
Em 2011, houve um aumento de 50% no valor da taxa que pagamos à IP pela utilização da infraestrutura, quando a prorrogação do contrato de concessão em 2010 tinha sido feita considerando um acréscimo que não ultrapassava os 5%. Todos os riscos de custos do contrato de concessão eram do concessionário, excepto dois: um que decorresse do aumento da taxa de uso e outro que decorresse da não aceitação de um modelo tarifário que tivesse ficado contem plado no modelo financeiro. Ora, esse aumento de 50% deveria gerar um processo de reequilíbrio

no sentido dessa verba ser entregue à Fertagus para a Fertagus entregar à IP.

Nessa diferença de 5% para 50%, quantos milhões estão em causa?
Cerca de 11 milhões no final da concessão.

Se esses 11 milhões, no fundo, é o Estado a pagar ao Estado, e se há um ministro da tutela que diz que está satisfeito com o vosso serviço, por que é que as negociações não de ser difíceis?
As negociações não são difíceis. O problema foi que tínhamos tudo preparado para o modelo antigo e o IRRT [Programa de Apoio à Redução Tarifária] veio implicar uma reformulação do modelo financeiro que nós tínhamos feito.

De dois pontos de vista: o da procura e o dos proveitos. Agora temos mais clientes, mas que pagam menos. Os nossos títulos de transporte, passes e assinaturas, acabou tudo, excepto os bilhetes simples. O PART, no fundo, cristaliza as receitas com os dados de 2018.
Então o PART foi um bom ou um mau negócio?
Do ponto de vista financeiro, foi um mau negócio, porque nós estávamos em Março a crescer 9% na procura e 9% nos proveitos e agora estamos com os proveitos de 2018 (que eram inferiores) e a ter de responder a um aumento da procura.

Ousaja, sentem-se obrigados a transportar mais gente por menos dinheiro?
Sim. E será assim no futuro, excepto se os operadores fizerem um bom trabalho e houver um acréscimo de receita no sistema. Esse acréscimo será repartido em 35% pela Área Metropolitana de Lisboa (AML) e 65% pelos operadores de todos, em função do acréscimo e de avaliações que tiverem. Por isso é que as avaliações agora são tão importantes, porque é através delas que serão repartidas as receitas. Já



O maior impacto [do PART] foi nos períodos de ponta e foi maior do que pensávamos. Nunca pensei que fosse tão rápido

não se fala em passageiros transportados, mas sim em validações. Hoje em dia já não há clientes da Fertagus. Há clientes do sistema. Por outro lado, o PART tem também impacto no aumento de encargos com a operação. O novo horário tem mais 10% de quilómetros, que serão feitos com os mesmos 17 comboios em operação (há sempre um em oficina para manutenção). Esperavam que o PART tivesse um impacto tão dramático na vossa procura? Esperávamos que tivesse um

impacto significativo, mas não tínhamos a noção de como iria ocorrer e a distribuição que iria ter. O maior impacto foi nos períodos de ponta e foi maior do que pensávamos. A hora de ponta passou a começar mais cedo. Por outro lado, também nunca pensei que o impacto fosse tão rápido, que tivesse consequências logo no mês de Maio.

Qual foi o aumento da procura?
As contagens de Maio deram-nos um aumento global da procura de 19,2%, sendo que esse aumento foi de 16% à hora de ponta e 26% fora

da hora de ponta.

A estratégia de retirada dos bancos tem resultado?
Julgo que sim. A pessoas têm uma ideia favorável porque facilita a circulação no interior das carruagens. Acho que vamos generalizar esta medida a toda a frota.

Nestes 20 anos, quando é que Fertagus teve prejuízos?
Entre 2012 e 2017. Nos anos anteriores, tivemos lucrose, tal como estava previsto no contrato de concessão, entregámos dinheiro ao Estado.

A que foi devido esse prejuízo?
Houve uma diminuição da procura de 25% por causa da crise. E o risco da procura era nosso.

Há 20 anos, quantos passageiros transportava m por dia?
Num dia útil, transportávamos 27 mil. Hoje são 83 mil.

Há quem diga que, se a CP tivesse as mesmas condições da Fertagus, poderia ter igualmente um bom serviço suburbano.
Acha que a Fertagus tem condições privilegiadas? Não. O que se passou foi que a Fertagus começou a operar numa

linha nova, com material novo (igual ao que a CP tinha e que também recebeu na mesma altura) e montou uma empresa muito ágil. A diferença essencial é a nossa preocupação na relação com o cliente.

Qual o efeito do turismo na vossa procura?

Não é significativo. Etenho pena. O nosso problema para poder dar essa procura prende-se com o facto de os turistas não terem muito para fazer na Margem Sul. Nós, no Pragal, temos uma informação para os turistas irem a pé até ao Cristo Rei, mas não temos uma ligação em autocarro. Há tanta coisa para fazer na Margem Sul que é necessário fazer um trabalho nesse sentido. Por exemplo, ao domingo, levar a bicicleta até Palmela e depois ir a pedalar até Setúbal, que é sempre a descer, é fácil. Sai em Setúbal e atravessa de barco para Tróia e ir passear naquela zona. A zona do Seixal é também extremamente agradável. Mas precisamos de partilhar informação.

Como é que a Fertagus se posicionaria perante uma terceira travessia do Tejo ferroviária?

Teria que ser olhada à luz do PART e do aeroporto no Montijo, mas sempre defendemos uma linha circular, nos dois sentidos, através da Ponte 25 de Abril e da terceira travessia do Tejo. Achamos que tinha potencial, não só para a ligação das duas margens, mas também para as deslocações internas na própria Margem Sul.

Quais são as principais queixas dos vossos clientes?
Prendem-se com a fiscalização, porque nós começamos a solicitar aos nossos clientes que validassem os passes, coisa que dantes não era obrigatória porque isso não era relevante para a nossa operação. Antes, o que contava era o número de passes que eram vendidos, mas agora isso não representa nada. O que conta são as validações porque, se os clientes não validarem, é como se não tivessem viajado conosco.

Como é que a Fertagus olha para os projectos urbanos da Margem Sul, em particular, o mega projecto Lisbon South Bay no Barreiro?
São projectos interessantes e que vão dinamizar a Margem Sul. No

“

[A estratégia de retirada dos bancos] facilita a circulação nas carruagens. Vamos generalizá-la a toda a frota

caso do Barreiro, já fomos chamados para nos apresentarem os projectos de extensão do Metro Sul do Tejo ou outros modos para ver como é que, em articulação com a Fertagus, podemos potenciar um conjunto de deslocações que consigam dinamizar a utilização do transporte público para essas zonas.

O aeroporto no Montijo é uma oportunidade ou uma ameaça?
É uma oportunidade, já que ao gerar emprego na região potenciará certamente um maior número de deslocações em transporte público, desde que sejam mantidas as ligações dos interfaces ferroviários ao aeroporto na Margem Sul.

Sempre que há notícias sobre eventuais falhas de manutenção na Ponte 25 de Abril, isso ressona na vossa procura?
Não. Nunca aconteceu nada.

Um dos problemas no acesso ao comboio é o estacionamento, nomeadamente em Coima. Há soluções?

Estamos a trabalhar numa solução em Coima para aumentar a área de estacionamento em frente à estação, à semelhança do que já foi feito em 2016, quando criámos 160 novos lugares de estacionamento. Mas a verdadeira solução tem de ser encontrada no transporte público, e eventualmente pela utilização de viaturas partilhadas e bicicletas. A rede da Sulfertagus que vem da Quinta do Cond e tem autocarros articulados de dez em dez minutos (nós transportamos muita gente em autocarro). A rede de autocarros tem que ser potenciada e a AML terá a sua parte a cumprir.

Poderem ir à Gare do Oriente seria fundamental para o desenvolvimento da vossa operação?
Fundamental não diria, mas muito importante, sobretudo para a



Leia a entrevista na íntegra em www.publico.pt

cidade de Lisboa e para todas as pessoas que vêm da Margem Sul e querem ir para a Gare do Oriente. Então, o que seria fundamental para o desenvolvimento da vossa operação?

Era o reforço da capacidade de material circulante.

De quantos comboios mais precisavam?
O urgente mesmo era termos uma quinta carruagem nos nossos comboios para poder reforçar a oferta sem aumentar o número de comboios na Ponte 25 de Abril, porque há restrições em termos de canais-horário. Mas gostaríamos também de ter mais duas unidades para poder fazer todos os comboios em dupla. Contudo, o essencial era que o sistema, no seu todo, respondesse em conjunto porque nunca poderemos assegurar a travessia do Tejo com todas as pessoas que querem vir para a margem norte pela ferrovia. As pessoas têm que se distribuir entre vários modos: os barcos fazem falta, os autocarros fazem falta. O fundamental é um planeamento em que os modos de transporte funcionem de forma articulada.

E utilizar as duas unidades da CP que estão paradas e devem ser agora recuperadas?

Não é uma decisão nossa. É uma proposta que está em cima da mesa há muitos anos. Quando o ex-presidente da CP, dr. Carlos Nogueira, tomou posse, falou conosco para a avaliarmos até que ponto é que poderíamos fazer a grande recuperação dessas duas unidades para as podermos utilizar. Mas o processo não avançou... Há coisas que não são racionais. Há sentimentos de posse, há emoções – há, de certa forma, a demonização dos privados –, que não permitem que as coisas avancem com a racionalidade que deveriam ter.

A crise dos barcos da Soflusa está a potenciar a vossa procura?
Sim. Quando existem situações mais críticas, há um desvio significativo das pessoas para a Fertagus. Temos funcionado de forma articulada com a AML e a Câmara do Barreiro e estas têm nos ajudado no sentido de não nos mandarem tanta procura.

carlos.cipriano@publico.pt