

2/10/2017

Miguel Pinto Luz - Vice-presidente da Câmara Municipal de Cascais

«Este modelo da AML não é eficaz, nunca funcionou e continua a não funcionar»

Em entrevista à Transportes em Revista, o vice presidente da Câmara Municipal de Cascais, Miguel Pinto Luz, explica os motivos que levaram a autarquia a não delegar as suas competências na área da gestão da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, criticando duramente a atuação desta entidade. Miguel Pinto Luz revela, ainda, que a Linha de Cascais é «um cancro» e que o processo de passagem da Carris para a Câmara Municipal de Lisboa foi feito «à medida» dos interesses do município.



Transportes em Revista – O novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, que o último Governo elaborou, transfere para as autarquias as competências na implementação e gestão das redes de transportes e mobilidade. Que comentário ou críticas faz a este novo regime?

Miguel Pinto Luz – Cascais teve um posicionamento diferente das outras autarquias ao assumir essas responsabilidades e achamos que não houve o acompanhamento necessário nessa transferência de competências.

Digo isto porque muitos municípios ainda não têm um manancial histórico de informação e

conhecimento que são necessários para absorver muitas dessas competências. Por isso, houve aqui um bocadinho de “terra de ninguém”. E nós detetámos isso logo desde a primeira hora.

E foi também por esse motivo que não quisemos que a Área Metropolitana de Lisboa assumisse essas competências porque sentimos que não estava preparada para as receber.

E, perdoem-me alguma falta de modéstia, mas achávamos que a Câmara de Cascais estava preparada para receber essas competências porque tem vindo a fazer esse “trabalho de casa” há muito tempo, preparando os seus quadros, as suas empresas, organizando o seu mundo local à imagem de uma autarquia moderna, que é aquela que tem mais competências e capacitações.

TR – E a Câmara de Cascais tem essa informação e está capacitada para gerir essas competências...

MPL – Sem dúvida nenhuma. O universo empresarial local foi dimensionado para que, por exemplo, uma das suas empresas, a “Cascais Próxima”, fosse capacitada no sentido de absorver essas responsabilidades. Nós sabíamos que um dia iríamos assumir essas competências, só não sabíamos quando. E sentíamos que as questões da mobilidade e dos transportes estavam abandonadas há muito tempo. Não havia uma visão holística dos processos e foi por isso que nos antecipámos para capacitar essa empresa de modo a que pudesse dar resposta às necessidades das populações.

Quando a legislação entrou em vigor já estávamos preparados para assumir essas responsabilidades.

TR – Já revelou dois dos motivos que levaram a Câmara Municipal de Cascais a não delegar competências na AML. Mas houve mais...

MPL – Sim, não só de nível estratégico como também político. A configuração da AML já é antiga, não está de acordo com as características de cada município e não tem em conta as sinergias que existem entre eles. Por outro lado, o modelo de governo da AML atribui a cada autarquia um voto. A Câmara de Cascais não se sente confortável, apesar de saber viver e conviver em democracia, com este modelo. As preocupações, problemas e soluções de municípios como Lisboa, Cascais ou Sintra não são as mesmas de autarquias como o Barreiro, Seixal ou Mafra.

Enquanto não se espelhar no modelo de governo metropolitano o peso específico de cada autarquia a representatividade fica penalizada de raiz. No modelo atual, os municípios liderados pelo PCP representam 50 por cento das autarquias da AML mas se olharmos para a população já não é assim, porque o PS lidera, de longe, o grosso de eleitores na AML. Portanto, parece-nos de inteira justiça, que essa representatividade se reflita no modelo de governo. Resumindo: não acreditamos no modelo de governação atual, percebemos que a AML não estava preparada e, por outro lado, a AML incorpora no mesmo espaço municípios

com problemas totalmente distintos. No nosso entendimento, temos que tratar coisas diferentes de forma diferente. E, por exemplo, a questão da Carris impacta neste modelo. O Dr. Bernardino Soares (presidente da Câmara Municipal de Loures) veio propor que fosse a AML a liderar esta questão. Apesar de perceber o racional do Dr. Bernardino Soares, não compreendo isso do ponto de vista da gestão. Porque, na minha opinião, a Carris devia ser gerida ou pelo menos deveria ter a intervenção dos municípios onde a Carris opera. Neste caso, concordo que Loures, Odivelas, Amadora e Oeiras – até porque a sede da Carris é neste município – deveriam ter sido ouvidas no processo de decisão. Mas a AML não tem a capacidade de poder acudir e resolver problemas de escala menor que se circunscrevem a alguns municípios. Tem de haver alguma elasticidade e plasticidade no modelo organizativo.

TR – Como caracteriza os serviços de transportes e mobilidade no concelho de Cascais?

MPL – Mais uma vez existem problemas diferentes que devem ser tratados de forma diferente. Em primeiro lugar existe o problema da Linha de Cascais, que é um “cancro”, e digo-o com todas as letras e sem rodeios. E é já um problema de segurança, porque a manutenção é extremamente difícil devido ao material circulante. Também é um problema de serviço e da sua viabilidade, porque os passageiros são cada vez menos. Volto a dizer que a solução para os transportes públicos e para as dívidas e défices que existem é sempre a mesma: ter mais passageiros a andar de transportes públicos.

A linha de Cascais tem perdido passageiros a um ritmo muito grande nos últimos anos, na ordem dos 20 a 25 milhões de passageiros, e esse é um motivo de alerta para os decisores. A linha de Cascais é estruturante e é o “bottleneck” de todo o processo. Se hoje temos problemas de tráfego excessivo na A5 e de congestionamento na Marginal é também porque a linha não responde. Há muitos movimentos entre municípios que também são penalizados por causa do estado da linha de Cascais.

TR – E em relação ao transporte rodoviário de passageiros?

MPL – A Scotturb é a empresa que detém a concessão dos transportes públicos rodoviários em Cascais. É uma empresa com dimensão, que tem know how suficiente para operar e nesse sentido reconhecemos a sua capacidade em prestar um serviço. A única coisa que temos a apontar, e se calhar nem é tanto culpa da Scotturb, é a ausência total de qualquer tipo de fiscalização e intervenção ao longo de vários anos. E isso criou vícios na empresa de não partilha de informação e de falta de articulação com a autarquia. Durante anos e anos não funcionaram numa ótica de parceria e esse é um problema claro! Hoje estamos a tentar mudar essa atitude, que é difícil, uma vez que esta forma de estar durou muito tempo. Mas o diálogo está a estabelecer-se aos poucos e julgo que iremos chegar a bom porto. Hoje existe uma autoridade municipal de transportes assumida e que assume as suas responsabilidades.

A empresa tem de prestar contas, apresentar resultados, partilhar informação e responder aos nossos desafios e ofícios, porque somos a primeira linha de resposta ao cliente. O paradigma mudou e exigimos respostas do operador.

TR – Mas não existia diálogo?

MPL – Por muito boa vontade que existisse das partes, o operador não olhava para a Câmara como uma autoridade em pleno, com capacidade de influenciar os seus destinos, até porque não tinha competência legal para o fazer. Hoje, com a alteração da lei, tudo mudou.

Por exemplo, o diálogo com a CP foi sempre muito mais fácil do que com a Scotturb, mesmo nos períodos mais difíceis, se calhar porque somos os dois públicos.

Mas houve sempre vontade de resolver os problemas e de perceber quais eram os problemas.

TR – A Câmara Municipal de Cascais lançou recentemente o MobiCascais. Qual o objetivo deste projeto?

MPL – Mais uma vez, nós preferimos ter um papel proactivo do que coercivo em termos de autoridade municipal de transportes. Esta tem um papel fiscalizador mas também deve ter um papel incentivador de novas práticas e de novos modelos de mobilidade.

Em articulação com a autoridade municipal e com a empresa municipal que presta o serviço público de transportes, criada muito recentemente, e que está certificada para exercer essa atividade, o MobiCascais pretende ser uma plataforma para todos os operadores de mobilidade permitindo que possam convergir no mesmo software os táxis, a Scotturb, a Cityrama, o aluguer de automóveis, as bicicletas, o transporte especial para pessoas com deficiência, a CP e, no futuro, quando forem regulamentadas, as plataformas digitais agregadoras como a Uber e Cabify.

Por um lado pretende-se criar uma oferta conjunta entre os diversos operadores. Por outro lado, queremos que os pagamentos sejam realizados numa única aplicação e que essa permita utilizar todos os serviços de mobilidade do concelho. Com a entrada do operador municipal iremos também ter autocarros a fazer serviços que a Scotturb não faz...



TR – Mas isso não é entrar em concorrência com a Scotturb?

MPL – Não estamos a entrar nas concessões da Scotturb nem no serviço público que esta presta. O serviço é complementar àquele que a Scotturb faz. O que fazemos é oferecer às pessoas que utilizam os nossos parques de estacionamento um serviço de autocarro que faz a ligação a outros locais da cidade. Aliás, só fazemos o que a lei nos permite. O Estado também era uma autoridade e tinha a Carris, portanto não é nada de novo. Em 2019 acaba o regime de concessões e é claro que pretendemos lançar um concurso.

TR – Quais são as principais características do MobiCascais?

MPL – Facilidade de utilização, democratização; este é um sistema inovador que possui uma visão holística e integradora, porque está aberto a qualquer entidade que tenha uma solução de mobilidade.

Por último, uma novidade ao nível dos preços.

Os utilizadores do sistema vão sentir no bolso uma redução significativa do preço dos passes. As entidades que querem participar no MobiCascais reconhecem que este sistema irá trazer mais clientes. Deste modo poderão abdicar de parte das suas margens porque sabem que a quantidade de clientes será maior.

TR – Qual foi o investimento realizado pela Câmara de Cascais neste projeto?

MPL – Por estranho que possa parecer, a autarquia investiu zero euros.

Todo o investimento tem sido feito recorrendo às verbas do contrato de publicidade que temos com a JC Decaux. Até agora, têm sido essas verbas que têm sido consumidas. O

contrato foi negociado de forma diferente para permitir que a autarquia pudesse utilizar essas verbas na melhoria do espaço público urbano. E a mobilidade é fundamental neste aspeto. Agora, nos investimentos posteriores, estamos a tirar partido das verbas que advêm do licenciamento de postos de abastecimento de combustível, grandes superfícies, etc. Tudo aquilo que de alguma forma pode influenciar negativamente o tráfego e o congestionamento tem de contribuir para financiar o sistema de mobilidade.

TR – O financiamento é uma questão essencial na gestão da mobilidade...

MPL – É absolutamente vital. Existe uma outra componente de financiamento que não deve ser esquecida, que é o estacionamento. Lisboa foi agora atrás de Cascais, porque parece que parte do fundo que vai financiar a Carris vem daí. Nós já o tínhamos feito, quando decidimos resgatar a concessão que existia e passámos a gerir diretamente o estacionamento. Agora também o integramos no MobiCascais. E hoje temos mais estacionamento tarifado e mais barato, permitindo que possam existir soluções combinadas entre diversos modos.

TR - Há pouco referiu que em 2019 a Câmara Municipal de Cascais iria lançar um concurso para a concessão do serviço público de transportes. E os atuais serviços que fazem parte do MobiCascais, poderão também ser concessionados a privados?

MPL – A dois anos de distância e ainda com o trabalho de fundo em desenvolvimento o que posso dizer é que não pretendemos abdicar de tudo. Não consigo ainda dizer que parte do sistema irá a concurso. Porque há variáveis que ainda não sabemos, como por exemplo, o que vai acontecer com a linha de Cascais. Temos lançado sucessivamente o desafio de esta linha passar para o domínio das autarquias, e se isso for realidade o concurso será diferente. Nós seremos sempre a autoridade municipal responsável pela fiscalização e definição estratégica. Temos um operador de que não vamos abdicar mas que pode ter só uma parte mais específica da rede. Mas, como disse, há variáveis que têm de ser esclarecidas, mesmo em relação ao posicionamento de outros municípios, como Oeiras ou Lisboa. Não sabemos se este novo modelo da Carris, por exemplo, irá albergar outros modos de mobilidade. Podia ser uma solução se a Carris pudesse operar a linha de Cascais.

Nós queremos dialogar com estes dois municípios porque o problema da linha de Cascais é dos três. E temos de encontrar uma solução e apresentá-la ao Governo. A solução é aquela que prestar um melhor serviço ao cidadão. Não temos complexos se será puma solução pública ou privada e não temos preconceitos ideológicos sobre este tema. A única coisa que não compreendemos é a falta de diálogo e nesta vida pública há uma doença crónica que se chama “partidarite” que influencia de forma negativa a tomada de decisões. Mas no final da linha, há uma pessoa, um cidadão, que paga impostos e que contribui para ter um serviço de qualidade. Os decisores políticos só têm que sentarem-se à mesa e resolver os problemas. E é isso que temos convidado o Governo a fazer. A Câmara de Cascais tem tido

um diálogo profícuo com muitas áreas do Governo...mas com a área dos transportes o diálogo tem sido muito difícil, quer com o Ministério do Ambiente, quer com o Ministério das Infraestruturas e Obras Públicas. Agora, não vamos tirar o pé do acelerador, vamos continuar com “prego a fundo” para encontrar soluções, porque estamos extremamente preocupados com a qualidade de vida dos cidadãos.

TR – O MobiCascais está implementado principalmente no perímetro urbano. Poderá ser alargado a outros territórios do município?

MPL – Ainda agora demos início às obras da rede ciclável e do MobiCascais em São Domingos de Rana. Depois iremos para Carcavelos e Alcabideche. No final do próximo ano estaremos nas quatro freguesias e vamos operar em todo o concelho. E em São Domingos de Rana também teremos o nosso serviço de autocarros que fará a ligação entre os parques de estacionamento dissuasores e os serviços e infraestruturas de transportes.



TR – A rede de ciclovias irá finalmente chegar à Marginal?

MPL - Temos falado com a Infraestruturas de Portugal e em alguns troços da Marginal é complicado construir uma ciclovia. O que posso garantir é que até final do primeiro trimestre do próximo ano será possível ir de bicicleta, em ciclovia, do Guincho até Carcavelos. Mas nem sempre será utilizada a Marginal.

TR – De que forma ficará garantida a integração do sistema de mobilidade e transportes de Cascais com os outros concelhos vizinhos, visto que todos decidiram delegar as suas competências na AML?

MPL – Defendemos um modelo de “roaming” da mobilidade, permitindo que os utilizadores de um determinado sistema possam transitar e usufruir de um outro através de uma rede de vasos comunicantes.

Neste caso deveria ser criada uma plataforma a nível metropolitano que permita garantir o diálogo entre vários sistemas, dando liberdade a cada município ou conjunto de municípios para fazer o seu. Significa que eu poderia utilizar o meu cartão para as bicicletas de Cascais em Lisboa. Mas não posso condicionar Lisboa ao meu sistema e vice-versa. Terá de haver uma camada integradora superior que permita fazer isso. E a AML que já deveria ter começado a fazer esse trabalho. O que se passa é que Lisboa e Cascais estão com um ritmo acelerado, mas a AML está pura e simplesmente parada. É incompreensível que a

AML diga que não tem informação nem dados. A Área Metropolitana do Porto, por exemplo, já possui essa informação porque não sofre da “partidarite” que existe em Lisboa e possui um espírito regionalista que é corporativo e que se assume quando é necessário. Este modelo da AML não é eficaz, nunca funcionou e continua a não funcionar. É um órgão que não serve rigorosamente para nada e que quando assumiu as competências dos transportes continuou sem fazer nada. Aliás, eu acredito – e este é um exercício de pura especulação – que se fosse hoje, mais municípios teria escolhido a opção de Cascais. Tenho tido diversas conversas com autarcas...de todos os partidos, e estes já perceberam que foram colocados num sistema triturador do desenvolvimento que não resolve.

Mas sou um otimista por natureza e acredito que a AML possa tentar combater essa inércia e fazer alguma coisa. Mas vão perder muito tempo e espaço para Lisboa e Cascais.

TR – Já referiu várias vezes a Linha de Cascais e, recentemente, lançou o desafio da gestão conjunta por parte das três autarquias – Cascais, Lisboa e Oeiras. Que modelo preconiza para esta linha?

MPL – Temos uma solução técnica estudada mas esta será apresentada em primeiro lugar aos outros municípios e ao Governo, caso este nos queira ouvir e dialogar, algo que ainda não quis. É uma solução inovadora, disruptiva, mas ainda não quero revelar nada sobre este tema. A seu tempo se saberá.

TR – Que comentário faz à decisão de passar a Carris para a Câmara Municipal de Lisboa, ficando o Estado com o passivo da empresa?

MPL – Por princípio não estou em desacordo. Não concordo é com a forma como foi feito. É a chamada “política de alfaiate” que é feita à medida dos interesses de Lisboa. E isto não é positivo porque cria problemas e cria clivagens. Não houve diálogo com a Amadora, Loures, Odivelas, Oeiras e não nos podemos esquecer que Lisboa não é Londres.

A Câmara de Lisboa não tem a dimensão da de Londres. Lisboa não é assim tão maior do que os outros concelhos para ter esse peso específico. Tem 500 mil habitantes...Loures e Cascais têm cerca de 210 mil habitantes. Sintra tem 370 mil habitantes. Lisboa não pode ter esta “arrogância” de tratar os seus assuntos com um Governo que é da sua cor e esquecer o resto. E eu acho que uma gestão intermunicipal entre todos estes concelhos poderia funcionar, mas claro que Lisboa teria maior peso de decisão do que os outros. E seria um sinal de abertura e diálogo. É que pelos vistos, e de acordo com a Comunicação Social, a decisão nem foi a reunião de Câmara. E isso é inadmissível e vai contra o escrutínio democrático. Não nos podemos esquecer que estes concelhos “alimentam” Lisboa todos os dias.

TR – Foi secretário de Estado dos Transportes durante um curto período de tempo no anterior Governo. Uma das principais “bandeiras” desse Executivo foi a subconcessão a privados da Carris e do Metropolitano de Lisboa, processo que

entretanto foi interrompido. Disse que não está em desacordo com a decisão de passar a Carris para a Câmara de Lisboa. Afinal, é a favor ou contra a subconcessão?

MPL – O anterior Governo manteve diálogo com a Câmara de Lisboa até dada altura... mas não se chegou a acordo! Havia uma solução e uma das partes não concordou. E não existia nenhum dogma sobre se a Carris deveria ser pública ou privada. O único dogma que existia era no sentido de resolver os défices crónicos e a da dívida galopante, seja de uma forma ou de outra, e prestando um melhor serviço às populações. E com isso eu identifico-me!

TR – Na sua opinião, esta “municipalização” irá potenciar o aumento da dívida da Carris?

MPL – Espero que não! O Fernando Medina recebe uma empresa “limpinha”, de acordo com aquilo que foi veiculado pela Comunicação Social. Lisboa está na moda, tem cada vez mais turistas e pessoas, o impulso imobiliário é enorme... a Carris não tem por onde dar prejuízo. Aliás, os operadores públicos rodoviários de passageiros não têm que dar prejuízo, isso não está escrito em lado nenhum. E o presidente da Câmara de Lisboa tem uma outra “arma”, que é a gestão do tráfego, que ele já assumiu, e bem. Se amanhã, o presidente da Câmara Municipal de Lisboa decidir que na baixa de Lisboa não entram automóveis, só autocarros, garanto que a Carris irá dar bastante lucro. Portanto, ele tem todas as condições para tornar a Carris viável. Agora, é difícil para um autarca colocar portagens na cidade de Lisboa...

TR – Então uma possível subconcessão só seria viável com o acordo e apoio da Câmara Municipal de Lisboa...

MPL – Sem dúvida nenhuma. Acredito que a subconcessão anterior teria de entrar em diálogo profundo com a Câmara de Lisboa. Porque as autarquias têm a possibilidade de condicionar a cabeça das pessoas e esse é o instrumento mais forte que existe na política de transportes. A bem ou a mal, quem gere as variáveis da gestão do tráfego e do estacionamento são as Câmaras Municipais. Portanto, têm a “faca e o queijo” na mão! Mas, claro, que é essencial melhorar a qualidade do próprio transporte público e o Fernando Medina tem essa oportunidade.

TR – O presidente da Câmara de Cascais, Carlos Carreiras, já defendeu que a Carris poderia ser o grande operador rodoviário de transportes da Área Metropolitana de Lisboa. Em que modelo?

MPL – É algo que defendemos e tornámos público. Como disse, há pouco, a Carris poderia operar a Linha de Cascais. Mas existe uma versão mitigada desta solução que é a Carris funcionar como agente integrador. Isto é, as autarquias poderiam lançar concursos autónomos mas a Carris funcionaria como prestador de serviços na bilhética, na definição de horários, etc.

Uma solução semelhante à que existe em Paris ou Londres, por exemplo. Há um operador

que presta os serviços comuns e por baixo existem vários operadores distintos que funcionam de acordo com as regras definidas pela Carris.

Por:

Fonte: