

Interpelação Escrita

Deputado José Maria Pereira Coutinho

“Razões da metodologia adoptada e justificação na selecção de empresas nos projectos de modernização do sistema de acesso diversificado do Metro Ligeiro de Macau”

As entidades competentes anunciaram publicamente no dia 8 de Fevereiro de 2026 que no terceiro trimestre deste ano, serão iniciados os trabalhos de instalação do novo sistema de acesso por código de barras compatível com as principais plataformas de pagamento por código de barras utilizadas pelos residentes de Macau, tais como Mpay, Alipay, WeChat, etc., possibilitando descontos para transferências com os autocarros. Paralelamente, seriam simultaneamente instaladas máquinas de venda automática de bilhetes que suportem pagamentos electrónicos, aumentando a conveniência dos utilizadores e atraindo-se mais residentes a optarem pelo **Metro Ligeiro (Metro)** nas suas deslocações diárias o que não acontece neste momento para quem tenha de deslocar ao trabalho ou os alunos às escolas.

O projecto de modernização e diversificação do transporte do Metro deveria ser um sistema uniforme e facilitador nos pagamentos electrónicos para o transporte ferroviário, modernizando o actual sistema de venda de bilhetes englobando-se um sistema central de compensação de receitas, descontos e a criação de uma plataforma diversificada de pagamentos pela Internet de modo a criar uma solução simples, uniforme, e global face à actual elevada complexidade técnica derivada da interligação com a interface de dados de todos outros sistemas já existentes do Metro.

Com esta modernização constituiria a primeira iniciativa da RAEM no sentido de melhorar a experiência dos passageiros nas suas deslocações. A população aguarda há muito tempo a implementação do pagamento electrónico, pelo que o Governo de Macau deve ponderar cuidadosamente a questão, analisar exhaustivamente as propostas de remodelação e optar por uma solução com menor impacto na população, elevada viabilidade e maior segurança. Deve-se ainda seleccionar empresas com forte capacidade global e vasta experiência em projectos de remodelação de transportes ferroviários urbanos para a sua execução, de modo a responder às expectativas dos cidadãos.

Os contractos relativos ao sistema de venda de bilhetes nos equipamentos automáticos das três linhas de metro operadas pelo Metro de Macau (Linha de Taipa (inaugurada em dezembro de 2019), Linha de Seac Pai Van (inaugurada em Novembro de 2014), Linha de Hengqin (inaugurada em Dezembro de 2024) e a Linha Leste de Macau, em construção (conclusão prevista para 2029)), foram celebrados entre a empresa japonesa Mitsubishi Heavy Industries (empresa pertencente ao Grupo Mitsubishi do Japão) e as entidades competentes. De acordo com as informações prestadas pelos cidadãos no nosso **Gabinete de Atendimento aos Cidadãos**, a Mitsubishi Heavy Industries não assumiu plenamente a responsabilidade contratual, tendo posteriormente subcontratado a implementação do sistema, a outras empresas do interior da China, em vez de as entidades oficiais o fazerem directamente como deveria ser feito.

1. O projecto de modernização do sistema de transporte diversificado do Metro está previsto para ser concluído no terceiro trimestre, e no que diz respeito, ao método de selecção da entidade contratada (**sem realização de concurso público**) e muitos cidadãos têm dúvidas quanto às principais razões e os critérios adoptados na escolha do plano de modernização técnica dos equipamentos. De referir, que os cidadãos não conseguiram encontrar na página electrónica da entidade pública competente qualquer informação sobre este projecto. Assim, quais foram as principais razões de não terem sido divulgadas informações públicas quanto à metodologia de concurso público, seleccionamento por ajuste directo de acordo com o Decreto-Lei n.º 74/99/M respeitando os princípios fundamentais de transparência aberta, equitativa e imparcial?

2. As linhas de Hengqin e Shek Pai Van estão em funcionamento há pouco mais de um ano e o equipamento ainda tem uma vida útil de 10 anos. Mesmo a linha de Taipa, que foi a primeira a entrar em funcionamento, está longe de ter atingido o fim da vida útil dos equipamentos pelos que muitos cidadãos indagam quais foram as principais razões para a substituição dos equipamentos. De acordo com os dados públicos disponíveis, os planos de modernização adoptados em centenas de linhas operadas em mais de 40 cidades do interior da China consistem na substituição das tampas laterais dos equipamentos por outras equipadas com leitores de códigos de barras, a cargo do subcontratante original, para permitir o pagamento electrónico, com o objectivo de reduzir custos suportados pelo erário público, minimizar riscos e uniformizar a operação. Assim, quais foram as principais razões pela adaptação do

plano de substituição dos respectivos equipamentos que têm um orçamento e riscos mais elevados tendo em consideração que a diferença de custo entre a substituição com a adaptação dos equipamentos ora existentes é três vezes superior tendo em conta que a Linha Leste do Metro de Macau encontra-se em fase de construção e muito provavelmente será necessário substituir os demais equipamentos implicando indemnizações e duplicação de obras e constituindo um desperdício e custos adicionais desnecessários?

3. Recordemos, que em 9 de Julho de 2024, apresentei uma interpelação escrita quanto aos motivos para a negociação directa do sistema de circulação da Linha Leste do Metro Ligeiro, tendo na altura, as entidades competentes referido que para garantir a compatibilidade e a estabilidade de todo o sistema de transporte ferroviário, bem como para minimizar o impacto nas operações existentes, o projecto da Linha Leste adoptaria o sistema ferroviário actualmente em funcionamento na Linha de Taipa mesmo que fosse quase três vezes mais dispendioso, a fim de reduzir os riscos. Assim, sendo igualmente um sistema central do Metro Ligeiro, o sistema automático de aquisição e controlo de bilhetes tem a ver com a deslocação de dezenas de milhares de passageiros por dia pelo que os cidadãos desconhecem as razões não serem compatíveis, seguro e estáveis, bem como a minimização do impacto nas operações existentes. As entidades competentes, ao responderem em 30 de Maio de 2024 à minha anterior interpelação escrita, haviam referido que “as razões para a adjudicação directa do sistema de circulação da Linha Leste do Metro Ligeiro de Macau à Mitsubishi Heavy Industries, evitando a introdução de um novo sistema, porque seria difícil mudar o pessoal de controlo e manutenção entre os dois sistemas diferentes com duplicação do pessoal de apoio. Da mesma forma, a solução escolhida desta vez seria o de implementar o funcionamento paralelo dos sistemas de equipamentos antigos com os equipamentos novos. A operação simultânea de dois sistemas independentes de bilhetes utilizando cartões comuns, não levará a regras não uniformizadas e à falha no reconhecimento mútuo das transacções causando confusão, fragmentação dos respectivos equipamentos e uma diminuição da eficiência de passagem por as peças sobresselentes dos dois sistemas não serem compatíveis entre si poderá causar um aumento dos custos de operação e manutenção. Assim, as entidades competentes já avaliaram as supracitadas razões adstritos aos problemas derivados da existência de dois sistemas de circulação paralelos que poderão causar problemas operacionais na venda e validação automática de bilhetes paralelos e transtornos aos passageiros derivado dos

problemas operacionais?