

Interpelação Escrita

Deputado José Maria Pereira Coutinho

“A selecção da empresa responsável do projecto do sistema de acesso diferenciado do Metro Ligeiro de Macau, preterição do concurso público e fundamentação da escolha da solução técnica de elevada qualidade e menor dispendio do erário publico”

No dia 16 de Junho do corrente ano, interpelamos por escrito, os critérios adoptados na escolha da entidade executora do projecto de modernização do sistema de acesso diversificado do Metro Ligeiro de Macau, mormente a instalação de um novo sistema de acesso por código de barras compatível com as principais plataformas de pagamento utilizadas pelos residentes, como o Mpay, Alipay e WeChat, prevendo igualmente descontos para transferências com os autocarros.

No dia 6 de Julho, o Director da DSAT respondeu por escrito afirmando, em síntese, que, após avaliação abrangente, foi seleccionada uma solução de renovação baseada na substituição integral dos equipamentos por um fornecedor de sistemas do Interior da China, com funcionamento independente, solução essa que se revelou a de melhor relação custo-benefício, reduzindo significativamente o impacto na operação diária.

Sucede que a referida resposta, a par de se mostrar vaga e evasiva, não responde cabalmente às questões concretas que levantámos na dita interpelação escrita de 16 de Junho suscitando novas e sérias dúvidas quanto à transparência do procedimento, à idoneidade técnica do fornecedor escolhido e à viabilidade da solução adoptada.

Com efeito, o projecto em causa é a primeira grande iniciativa da RAEM para melhorar a experiência de passageiros e residentes, pelo que a escolha da entidade executora e da solução técnica devia pautar-se pelos mais elevados critérios de rigor, transparência, segurança e optimização de recursos públicos. Ora, pelas informações disponíveis, a única empresa escolhida pela DSOP não possuiria currículo em sistemas de venda e cobrança automática de títulos (AFC) para transporte ferroviário urbano, e a solução adoptada, ou seja, **a substituição integral de equipamentos afasta-se da prática dominante no Interior da China, sendo mais onerosa e geradora de riscos operacionais impondo-se uma sã gestão dos dinheiros públicos.**

1. De acordo com informações recolhidas pelo nosso **Gabinete de Atendimento aos Cidadãos**, várias entidades de reconhecida idoneidade no sector, designadamente a China Railway Electrification Bureau Group Co., Ltd. – Filial de Macau e a Founder International Software (Beijing) Co., Ltd. (subcontratante do actual sistema AFC), manifestaram por escrito, de forma reiterada e atempada à DSOP o seu interesse em participar no projecto nunca tendo recebido qualquer resposta. Contudo, sem quaisquer justificações do conhecimento público, a DSOP optou pelo ajuste directo preterindo o concurso público ou convite limitado para escolher o fornecedor Hangzhou GOLONG Technology Co., Ltd., sendo que a futura Linha Leste do Metro Ligeiro terá, segundo consta, seguido a mesma modalidade.

Deste modo, questiona-se a opção por ajuste directo, o fundamento legal e material que justifique à DSOP evitar o concurso público ou concurso por convite tendo em conta o interesse demonstrado por outras empresas interessadas numa obra de tão elevada complexidade técnica e impacto orçamental e desconsideradas empresas com inegável e comprovada experiência no domínio da ferrovia urbana no interior da China e se de facto se confirma que a DSOP para a Linha Leste do Metro Ligeiro está também a ser alvo de adjudicação por ajuste directo ao mesmo fornecedor ou a outro escolhido também por ajuste directo?

2. De acordo com os dados de acesso público a empresa Hangzhou GOLONG Technology Co., Ltd., actualmente seleccionada, apresenta um capital social de 10 milhões de RMB e conta com 42 colaboradores registados, e a sua actividade principal centralizada em equipamentos terminais de pagamento de transporte público de autocarros. Segundo a informação também publicamente disponível, a empresa não possui, nem a nível nacional nem internacional, qualquer caso de implementação ou modernização de sistemas AFC para transporte ferroviário urbano, nem sistemas de compensação tarifária.

Salientamos que de acordo com dados oficiais do Interior da China as 346 linhas em operação nas 54 cidades adoptaram quase integralmente a solução de instalação de tampas com leitores de código QR sobre as cancelas existentes através do subcontratante original para concretizar o pagamento electrónico. Tal solução é manifestamente mais económica, reduz riscos de interoperabilidade e padroniza procedimentos. A solução escolhida pela DSOP (substituição total das cancelas) afasta-se completamente dessa prática, com um custo orçamentado

em cerca do triplo da solução de adaptação.

Assim, pergunta-se que tendo a DSOP afirmado que a solução escolhida apresenta a “melhor relação custo-benefício”, que estudos comparativos objectivos (com custos detalhados, prazos, riscos e vida útil) suportam tal afirmação, designadamente confrontando a substituição integral com a instalação de leitores de QR Code sobre o sistema existente e como será assegurado que a empresa Hangzhou GOLONG Technology Co., Ltd., carecendo de experiência comprovada em sistemas AFC de transporte ferroviário urbano, reúne a capacidade técnico-global e a idoneidade exigíveis para a execução de um projecto de tão grande responsabilidade tendo em conta o seu historial profissional e financeiro seja compatível com a garantia operacional de longo prazo?

3. Embora não afectando directamente a segurança da circulação ferroviária, o sistema AFC está intrinsecamente ligado à segurança dos passageiros. O novo sistema, funcionando em paralelo com o antigo, não se articula com os sistemas essenciais já existentes nomeadamente o sistema de evacuação em caso de incêndio, o sistema de gestão integrada de estações, o sistema de supervisão integrada e o sistema de comunicações. Nesse contexto, em situações de emergências (incêndio, catástrofe natural, afluência massiva ou avaria), o novo sistema não receberá alertas do sistema original, não permitindo uma reacção coordenada e rápida das cancelas novas e antigas, agravado pela confusa coexistência de equipamentos e sinalética. Tal cenário potencia riscos acrescidos para a integridade física dos passageiros, erros de validação de títulos, transacções com registo unilateral, quebras na taxa de passagem nas horas de ponta e impossibilidade de utilização generalizada de códigos de viagem transfronteiriços (afectando o Posto Fronteiriço de Hengqin).

Assim, atendendo a que a adaptação do sistema existente evitaria totalmente estes problemas, que razões concretas foram levadas em consideração para ter sido deliberadamente escolhida a solução de operação paralela de dois sistemas, e que medidas específicas de mitigação de riscos (testes de stress, protocolos de emergência, redundância técnica) a DSOP e a MLM prevêem para acautelar os graves riscos de segurança e funcionamento retro mencionados e que garantias oferece a DSOP de que a arquitectura do novo sistema AFC está em total conformidade com as normas GB/T 20909 e com as regras de compensação do Interior da China, por forma a evitar o desperdício de recursos públicos com futuras reintegrações, e quais

as soluções já previstas para a necessária troca de dados e compensação tarifária com os sistemas de Zhuhai e de outras cidades chinesas?