

8/28/2017

## Travessia do Tejo: separar as margens

Todos os meios de transporte conheceram uma evolução de sentido único de se favorecer o acesso livre ao mercado da prestação de serviços, em condições de igualdade concorrencial. Rodovia, ferrovia, transporte marítimo, transporte aéreo: em todos estes setores, há mais ou menos tempo, verifica-se a separação do titular da infraestrutura de transporte dos prestadores de serviços de transportes.

Mas não foram exatamente «todos». Um meio de transporte de passageiros continua a operar numa situação de concentração entre infraestrutura e prestação, resistindo à separação de funções. Trata-se do transporte fluvial de travessia do Tejo, assegurado pelo Grupo Transtejo – ou seja, a Transtejo e a Soflusa – em regime de serviço público e em monopólio.

Além da sua frota de navios de passageiros de tráfego local, o Grupo Transtejo assegura a administração integral de seis terminais e três estações fluviais em ambas as margens do rio Tejo, sendo sua responsabilidade a operação e a manutenção dos mesmos. Mas esta opção levanta várias interrogações jurídicas.

A mais óbvia de todas é o juízo de (des)valor concorrencial. Esses terminais e estações são os únicos existentes no rio Tejo para basear qualquer operação de travessia do género entre as duas margens. O controlo dessas infraestruturas permite por isso exercer um controlo direto e decisivo sobre o acesso e o funcionamento do mercado. Ao deixar o controlo das infraestruturas no Grupo Transtejo, deixa-se que o controlo do mercado seja deixado nas mãos do (único) operador existente.

«Qual é o mal?», pode pensar-se. O mal é que a infraestrutura (que é pública) pode assim ser colocada ao serviço dos interesses de gestão do respetivo operador – e não do utilizador. O potencial acesso ao mercado por parte de outros potenciais interessados na prestação de serviço pode ficar decisivamente inibido e subordinado ao interesse do incumbente se manter monopolista. Isso seria abusivo: há alguma razão legítima para impedir hoje um operador privado de prestar serviços de travessia entre as duas margens? Mas mesmo sem a existência de concorrência de operadores, o modelo é questionável. Tal qual como está, a infraestrutura pode não beneficiar de uma gestão que dê prioridade à maximização da sua própria potencialidade ou do serviço ao utilizador, em detrimento de uma que seja instrumental ao funcionamento do operador único.

Em suma – é sempre aqui que acaba –, neste modelo os utilizadores parecem ficar inapelavelmente sujeitos à quantidade e qualidade dos serviços que o prestador único decide unilateralmente oferecer, sem os «embaraços» que seriam provocados pela potencial concorrência de outros prestadores ou pelas exigências que seriam colocadas se o titular do equipamento fosse outro. A justificação jurídica para a concentração de operação e infraestrutura numa única entidade só existe perante situações excepcionais, como por exemplo a de monopólios naturais. Vale a pena refletir se existe uma justificação atendível para este caso.

Resta dizer que este é um filme já muitas vezes repetido noutros setores, inclusivamente fora dos transportes. Mas em vários setores – e nos transportes, por exemplo na ferrovia – já se fez o caminho de separar a operação e a prestação de serviços da administração do equipamento e infraestruturas, com evidentes ganhos para os utilizadores, os operadores e o Estado.

Talvez este ângulo seja um bom ponto de partida para resolver os problemas estruturais deste serviço público, que não obstante os esforços dos seus trabalhadores e das suas administrações, está permanentemente sob pressão financeira do seu acionista e dos utilizadores.

*por Tiago Souza D'Alte*

**Por:**

**Fonte:**