

## Sustentabilidade económica e financeira nas redes de transporte e sistemas de mobilidade

Um rigoroso diagnóstico e planeamento que assegure um adequado balanceamento entre a rede de transportes e as efetivas necessidades de mobilidade das populações afigura-se como condição necessária e precedente à garantia da sustentabilidade das redes de transporte, permitindo assim retirar o máximo partido do virtuoso espírito da concorrência.



A mobilidade sustentável das populações constitui um bem essencial e premissa fundamental para assegurar o progresso económico e a coesão social e territorial, incluindo evitar a desertificação do interior do país. Embora o serviço de transporte terrestre de passageiros desempenhe um papel fundamental no ecossistema da mobilidade, nem sempre se encontram reunidas as condições necessárias à sua exploração comercial de forma rentável. Neste sentido, identifica-se uma evidente necessidade de imposição, pelo Estado, de obrigações específicas de serviço público, competindo às autoridades dos transportes, nos termos do enquadramento legal em vigor – designadamente do Regulamento (UE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) –, assegurar que esses serviços de transporte essenciais são efetivamente concretizados, servindo-se dos mecanismos disponíveis, nomeadamente dos direitos exclusivos (sujeitos ao cumprimento de regras de exploração definidas) e da atribuição de compensações financeiras aos operadores de serviço público (as designadas compensações de serviço público).

Para alcançar tal desiderato, poderá assim revelar-se inevitável a atribuição de compensações financeiras aos operadores de serviço público para assegurar a cobertura dos custos diretamente resultantes do cumprimento das obrigações assumidas, quando os

mesmos não sejam garantidos pelas receitas normais dessas atividades.

A necessidade de atribuição de compensações financeiras tem, pois, implicações inequívocas e potencialmente sérias ao nível da sustentabilidade económica e financeira das redes de transporte, reforçando o enfoque que as autoridades dos transportes devem atribuir às formas de garantia dessa sustentabilidade, afigurando-se crítico que desde cedo sejam capazes de prever as necessidades de financiamento do sistema para serem capazes de implementar medidas para o seu suprimento.

Embora a sustentabilidade das redes de transporte dependa, desde logo, do nível de rentabilidade potencial das mesmas – razão pela qual a severidade do problema se encontra intimamente relacionada com as características socioeconómicas das regiões –, revela-se determinante que as autoridades de transportes adotem “os modos de transporte e modelos de organização e exploração do serviço público de transporte de passageiros que, em cada caso, se revelem mais adequados à procura e sejam economicamente sustentáveis e racionais” (Artigo 14.º (2) do RJSPTP).

Assim sendo, poder-se-á afirmar que a existência, a montante, de uma aferição minuciosa e aderente das efetivas necessidades de mobilidade das regiões em causa e de um rigoroso planeamento afiguram-se como pré-requisitos para assegurar a posteriori a sustentabilidade económica e financeira de qualquer rede de transportes. A aderência da solução de mobilidade às reais necessidades das populações é essencial para permitir não só a racionalidade da solução, mas também a atratividade da mesma e a maximização da procura, contribuindo, assim, decisivamente, para a referida sustentabilidade, através da minimização das compensações de serviço público. Adicionalmente, a definição correta, clara e rigorosa dos objetivos da política de transporte a prosseguir permite ainda um melhor alinhamento das obrigações contratuais do futuro operador de serviço público com os objetivos estratégicos da autoridade e uma perceção mais rigorosa do operador em termos de risco incorrido e de preço exigido.

Noutro plano, o citado processo de diagnóstico e planeamento permite aferir sobre a possibilidade de as autoridades dos transportes poderem vir a beneficiar de eventuais contrapartidas financeiras em determinadas rotas, que poderão contribuir para colmatar o esforço orçamental induzido por eventuais compensações de serviço público. Para este efeito, é crítico ponderar a possibilidade de, no âmbito do processo de formação contratual, atribuir aos operadores de serviço público a flexibilidade necessária para que possam propor ofertas suscetíveis de contribuir para a obtenção de rentabilidades a serem partilhadas com as autoridades dos transportes.

Adicionalmente, é importante que no contexto do procedimento contratual sejam

incorporados mecanismos que assegurem, por um lado, que o operador de serviço público não é “compensado” pelo aumento da sua ineficiência, quando esta se traduza em maiores custos (podendo mesmo ser previstos mecanismos de penalidades para o efeito), e, por outro lado, que as autoridades dos transportes podem, sob determinadas circunstâncias, partilhar os benefícios de eficiência que venham a ser alcançados pelo operador, podendo este mecanismo servir como forma de financiamento da sustentabilidade das redes de transporte da respetiva região. Deve, contudo, afastar-se a possibilidade de os incentivos à eficiência, através da redução de custos, poderem colocar em causa os níveis de qualidade do serviço. Para asseverar tal objetivo é essencial uma arquitetura contratual bem construída que permita às autoridades dos transportes beneficiar das ferramentas necessárias para, em cada momento, ter a capacidade de monitorizar e garantir o efetivo cumprimento dos compromissos de qualidade e de serviço que determinaram a escolha do respetivo operador e o necessário ‘value for money’ do contrato de serviço público.

Por fim, importa referir que se considera fundamental que este ‘value for money’ seja confirmado não só aquando do processo de montagem do concurso e adjudicação do contrato, mas, sobretudo, ao longo do período de execução do mesmo, uma vez que é apenas nesse ulterior momento, numa lógica ‘ex-post’, que se garante a efetiva materialização das vantagens associadas à solução selecionada.

Em síntese, considera-se que a sustentabilidade económica e financeira das redes de transporte pode (e deve) ser fomentada ao longo das seguintes etapas:

- Diagnóstico e planeamento integrado da mobilidade e identificação das opções que melhor permitem satisfazer as necessidades identificadas: aferição das necessidades (procura) vs política e objetivos da mobilidade;
- Definição das características da rede de transportes que permitem atingir os objetivos pretendidos, numa lógica de intermodalidade e tendo em vista a maximização da sua eficiência económica, social e ambiental. Comparação da relação entre os custos e os benefícios de cada uma das diferentes opções (análise custo-benefício);
- Análise do ‘value for money’ de soluções alternativas e definição do plano de implementação da rede de transportes que melhor assegura a eficiência, economia e eficácia, considerando a comportabilidade dos impactos;
- Definição rigorosa do clausulado contratual para garantir o adequado balanceamento dos interesses das partes, assegurando a qualidade do serviço a prestar, numa lógica de racionalidade económica, eficiência e minimização dos impactos orçamentais para o concedente;
- Escolha dos critérios de adjudicação de forma a incentivar a minimização da compensação financeira, através da promoção da eficiência de custos do operador (sem comprometer a qualidade) e da inovação como forma de potenciar a procura (maximização da atratividade da rede de transporte);
- Execução contratual como condição necessária à garantia da efetiva materialização do

'value for money' estimado aquando da seleção do adjudicatário.

*por Joana Carvalho, Value for Money Consult, Fouding & Manager Partner*

**Por:**

**Fonte:**