

6/4/2018

Quem garante o interesse geral?

Recentemente, o regulador dos transportes tornou público o relatório da consulta aos utilizadores de serviços ferroviários.

Este documento é de grande importância para se ter uma visão global sobre os serviços de passageiros e de mercadorias, mas também sobre o estado e condições da infraestrutura ferroviária.

A inexistência de um observatório, fruto das cativações financeiras, e a importância de obter uma visão global, obrigou o regulador a recorrer a um inquérito ao mercado para obter alguma informação sobre estes serviços.

Foquemo-nos no transporte ferroviário de mercadorias. O número de inquéritos enviados e a sua segmentação podem ser consultados no relatório, que é público. No entanto, importa reter o seguinte:

O questionário foi enviado para um total de 35 empresas e 77 associações, tendo havido apenas 30 respostas, sendo que, 22 são de empresas. Destas, 11 são grandes empresas, seis de médias e quatro são de pequenas empresas.

Sendo a amostragem reduzida e pouco expressiva da realidade, mais de 50% dos respondentes são grandes empresas, que transportam mais de 500 mil toneladas/ano e portanto com poder negocial.

Ainda assim, o relatório aponta algumas conclusões. Por exemplo, refere que 76% das empresas estão satisfeitas com o serviço prestado.

No que respeita à evolução da qualidade de serviço nos últimos dois anos, não existe uma opinião consensual: 35% diz que a qualidade piorou, 40% refere que se manteve estável e 25% salienta que melhorou.

Por outro lado, algumas conclusões são preocupantes pelo muito que ainda falta fazer, para conferir à ferrovia uma quota de mercado maior, com todas as vantagens que este modo de transporte confere.

Por exemplo, 90% dos inquiridos mostra insatisfação com o fator “Preço”. Por outro lado, a disponibilização de serviços online, a flexibilidade dos horários, a cobertura geográfica, a

disponibilidade de transporte de quantidades reduzidas de carga e a inexistência de sistemas de track & trace, também geram descontentamento nas empresas.

Mas o relatório revela ainda um outro indicador bastante pertinente. Entre 2010 e 2016, as empresas que transportaram quantidades superiores a 150 mil toneladas/ano têm suprido as suas necessidades de transporte recorrendo ao modo rodoviário.

Ou seja, os principais utilizadores do comboio utilizam cada vez mais o camião.

Esta realidade é facilmente confirmada pelo contacto direto com muitos Carregadores, Transitários e Operadores de Terminais. Além do preço, mostram-se descontentes com o nível da oferta que é hoje prestada, revelando que diminuiu de forma drástica em comparação com o período onde existia no mercado um operador público.

O inquérito salienta isso mesmo, quando fala da insatisfação que existe por parte das empresas na fiabilidade dos serviços prestados e na cobertura geográfica que é oferecida. Numa altura em que a procura de serviços ferroviários é crescente, a oferta está mais reduzida, é menos fiável e tem menos cobertura territorial.

Havendo no mercado dois operadores, ambos privados, um com cerca de 80% de quota de mercado e outro com o restante, algumas questões podem e devem ser colocadas: Porque razão isto acontece? Será que assistimos aos efeitos perversos da existência de um monopólio privado? Qual deverá ser a atuação dos reguladores nestes casos? Será que entre os clientes insatisfeitos e não servidos, não existe capacidade conjunta para a criação de um novo operador?

Sejam quais sejam as causas, as justificações ou os propósitos, o certo é que o interesse geral está a sair prejudicado e com isso a economia e o crescimento de muitas empresas.

por José Monteiro Limão

Por:

Fonte: