

A contratualização e o lucro razoável

Nos tempos que correm, assiste-se, um pouco por todo o país, embora com ritmos e objetivos distintos, à preparação da contratualização resultante da Lei 52/2015, de 9 de junho. As diversas autoridades de transporte, quase sempre apoiadas por consultores externos dada a insuficiência de meios e de conhecimentos com que a maioria delas ainda se debate, procuram desenhar figurinos de contratualização em função dos interesses (políticos) que as movem.

Estamos ainda no princípio de um caminho cujo desfecho, em rigor, ninguém conhece, porque a realidade que se verifica no terreno, assente numa prática de décadas bem conhecida pelo Estado e pelos municípios (agora, a par das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e das comunidades intermunicipais, autoridades de transportes), implica que o processo de contratualização seja bem preparado, bem planeado, equilibrado, realista e, sobretudo, exequível, sob pena de descalabro.

Um dos temas que não pode fugir à agenda da contratualização é o do financiamento. Hoje, a larga maioria do serviço público de transporte de passageiros realizada pelos atuais operadores não implica qualquer gasto para as autoridades de transporte. Amanhã, caso o processo de contratualização altere o paradigma atual (por exemplo, impondo obrigações de serviço público, exigindo novos investimentos em frota e sistemas, etc.), a lei exige que as autoridades de transporte paguem aos operadores uma compensação financeira para o efeito. Este é um tema difícil e complicado porque a definição do modelo financeiro que suportará um qualquer processo de contratualização deve, na esteira do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 (“Regulamento 1370/2007”), permitir aos operadores receber um “lucro razoável” e, ao mesmo tempo, evitar quer a sobrecompensação, quer a subcompensação financeira.

Neste sentido, prevê a parte final do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento 1370/2007 que os contratos de serviço público devem *“prever os parâmetros com base nos quais a compensação deve ser calculada”*, referindo ainda que *“esses parâmetros são determinados de modo a que nenhuma compensação possa exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas com elas relacionadas conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável”*.

Por sua vez, o ponto 6 do Anexo ao Regulamento 1370/2007 refere que se entende por “*lucro razoável*” uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no setor num determinado Estado-membro, e que deve ter em conta o risco, ou a inexistência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública”.

Daqui decorre que a preparação de um modelo de financiamento juridicamente válido para efeitos de um processo de contratualização exija a ponderação dos elementos acima indicados, sob pena de invalidade do modelo e, subsequentemente, do contrato de serviço público em que o mesmo se insere.

Esta situação implica que as autoridades de transporte, caso optem por modelos de natureza concursal (que diga-se não são os únicos admitidos em termos legais), se pretenderem, nos termos previstos no Código dos Contratos Públicos, definir preços-base (ou seja como o preço máximo que a autoridade de transportes adjudicante está disposta a pagar ao operador adjudicatário) devem fazer anteceder os mesmos dos estudos económico-financeiros adequados para salvaguardar a regra do “*lucro razoável*” sob pena de inquinarem, desde o início, o respetivo processo de contratualização.

por José Luís Esquível

Por:

Fonte: