

6/5/2018

## Serviço público de transporte de passageiros: entre a ambição e a prudência

As autoridades de transporte estão a caminho de contratualizar os seus serviços públicos de transporte de passageiros e as opções estão todas em cima da mesa. As autoridades de transporte irão balancear a disponibilidade financeira com a necessidade de garantir que o novo regime não se traduz numa quebra de qualidade (e quantidade) do serviço.

No contexto dessas decisões, as autoridades de transporte precisam de ter presente que há conceitos fundamentais que são, no fundo, variáveis de uma só equação: por exemplo, “investimento”, “remuneração”, “prazo”.

Para que fique claro: o regulador nacional, o Tribunal de Contas e a Comissão Europeia, que fazem o escrutínio prévio e sucessivo dos contratos de serviço público, terão uma preocupação fundamental: garantir a correção da compensação que o operador de serviço público vai auferir, a sua expectável taxa interna de rentabilidade, que revelará se o contrato é financeiramente equilibrado ou, ao invés, injustificadamente generoso ou avarento. E isto vale para qualquer uma das duas modalidades de contrato de serviço público, seja de concessão, seja de prestação de serviços.

No caso da concessão, os escrutinadores quererão certificar-se que o prazo contratual é correto. Numa concessão, o prazo está umbilicalmente ligado à viabilidade económico-financeira do objecto e do conteúdo contratual.

É o que determinam os vários afloramentos legais do princípio da temporalidade; no caso das concessões de serviço público, ele evidencia-se no artigo 410.º do Código dos Contratos Públicos. Assim, o prazo da concessão é o resultado de uma estimativa tendo por base uma análise dessa viabilidade económico-financeira, tendo em vista, em função das condições atuais e futuras previsionais, verificar se os capitais investidos são remunerados e reembolsados de modo a que as receitas geradas superem as despesas realizadas, acrescidas de um lucro razoável.

No caso da prestação de serviços, a lógica é semelhante ainda que dirigida ao montante da remuneração que é paga, pois o risco de procura é assumido pela autoridade de transportes.

O operador é obrigado a realizar um conjunto de investimentos, pelo que, mesmo sendo a

sua remuneração fixada em razão de um valor fixo por quilómetro, a amortização desses investimentos assenta num pressuposto de um determinado volume de serviço a realizar num determinado espaço de tempo.

Por isso, em qualquer dos casos as autoridades de transporte devem proceder a uma rigorosa identificação dos investimentos a realizar, ao nível da idade média da frota exigida, bem como de um conjunto de outros investimentos a cargo do concessionário, como os equipamentos de oficina, informáticos, sistema de bilhética, etc. Essa identificação (e quantificação do respetivo valor) deve fundamentar uma estimativa de um razoável retorno para o operador privado – nem de mais, nem de menos. Trata-se de uma explicação obrigatoriamente circunstanciada e de forte índole operacional e financeira.

E tudo isto tendo como pano de fundo a preocupação, comum a todos os mercados públicos, de devolver recorrentemente o ativo à concorrência do mercado. É por isso que o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 fixa um prazo contratual máximo de dez anos: a manutenção de condições de concorrência entre operadores no mercado aconselha que os contratos não tenham duração excessiva, de modo a que se possa cumprir o propósito de, periodicamente, se retomar a concorrência.

*por Tiago Souza d'Alte*

**Por:**

**Fonte:**