

TRANSPORTES

# Contrato da Transtejo deverá ser replicado noutras empresas

Moreira da Silva, da SRS Advogados, explica o carácter inovador do contrato de serviço público firmado entre o Estado e a transportadora fluvial, incluindo o pagamento de disponibilidade da infraestrutura.

**NUNO MIGUEL SILVA**

nmsilva@jornaleconomico.pt

O contrato de serviço público celebrado recentemente entre a Transtejo e o Estado português, o primeiro a ser firmado com um operador público, destaca-se pelo seu carácter inovador e deverá ser replicado em outras empresas públicas de transportes, de acordo com a opinião de um dos seus principais 'autores', José Luís Moreira da Silva, da SRS Advogados.

Em declarações ao Jornal Económico, Moreira da Silva realça que este "foi o primeiro contrato de serviço público de transporte fluvial a ser celebrado com um operador público".

"Além disso, optou-se por construir um contrato misto entre a concessão de serviço público e a prestação de serviços, como autorizado pela lei, permitindo que o operador continuasse a ser remunerado parcialmente pelas tarifas cobradas aos utentes e por prestações da Autoridade de Transporte, inicialmente o Estado, podendo no futuro evoluir para a Área Metropolitana de Lisboa", revela este responsável.

No entender de Moreira da Silva, "uma outra questão que impugna inovação, foi o facto de o operador acumular a prestação de serviços fluviais com a gestão da infraestrutura, como cais e estações fluviais", pelo que, "assim era relevante que a distinção entre estas duas atividades ficasse clara e a respetiva remuneração correspondesse a cada uma das atividades".

"Além disso, a circunstância de a Transtejo ser uma empresa pública detentora de uma outra empresa pública (Soflusa), colocou particulares questões que importavam ser enfrentadas e que não correspondiam a outras situações existentes, tendo de se prever um subcontrato entre ambos. Sendo um contrato inovatório, era expectável que a sua negociação fosse demorada e complexa, quer nos seus termos jurídicos, mas também económicos e financeiros, com a tutela setorial e financeira, aqui incluindo a UTAM - Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial; com o regulador de transportes, a Autoridade de Mobilidade e Transportes; e com o Tribunal de Contas", adianta Moreira da Silva, considerando que este "foi um excelente desafio".

De acordo com Moreira da Silva, "não temos conhecimento de outros contratos similares, pelo



LUSA



**JOSÉ LUÍS MOREIRA DA SILVA**  
SRS Advogados

**Se a Transtejo não cumprir os níveis de serviço, estão previstas penalizações e até a redução do pagamento das verbas fixadas pelo Estado. O contrato dura até 2025, podendo ser prorrogado por mais cinco anos**

menos com as especificidades deste". Recorde-se que o Regulamento Europeu 1370, que regula as obrigações de serviço público e as respetivas compensações, não é de aplicação obrigatória ao transporte fluvial, sendo a lei portuguesa que optou por a tornar imperativa também a este meio de transporte.

"Assim, não foi possível encontrar uma comparação adaptável, tendo de se construir um modelo novo", assume este responsável. Para Moreira da Silva, "a sua replicação pode ser feita e acho que o pode ser, pelo menos nas partes gerais que não estão relacionadas com o específico modo de transporte".

"As inovações encontradas, na construção de um modelo misto, de concessão de serviço público e de prestação de serviços, na necessária separação entre operação do serviço de transporte e de gestão da infraestrutura, e na fixação das obrigações de serviço público, nos níveis de serviço e nas fórmulas de

compensação, podem encontrar eco em outros contratos com outros operadores de transporte", assegura Moreira da Silva.

Este responsável esclarece que a fixação de uma diferenciação entre a atividade de operador de transportes e de gestor de infraestruturas "não é artificial, mas decorre da realidade da empresa". "São duas realidades distintas e pareceu errado estar a compensar como uma obrigação de serviço público o que corresponde antes a um valor por disponibilidade das infraestruturas, tal como acontece em outros operadores semelhantes. Esta distinção é pretendida mesmo pelas regras europeias, de forma a tornar mais transparente as compensações por efetivas obrigações de serviço público", assinala.

Neste contrato inovador estabelecido com a Transtejo, foram fixadas obrigações de frequência, de qualidade, tarifárias e ambientais. "Foram também fixados indicadores de qualidade e de eficiência, como regularidade, pontualidade, procura e oferta, recursos humanos e económicos", adianta Moreira da Silva.

Com este contrato, o Estado português está obrigado a pagar à Transtejo diversos montantes até 2025: 2,8 milhões de euros no presente ano; 2,828 milhões no próximo ano; 2,856 milhões em 2023; 2,885 milhões no ano seguinte; e 2,914 milhões de euros em 2025. A estas verbas, deverá acrescer o IVA - Imposto sobre o Valor Acrescentado, à taxa legal em vigor.

Por outro lado, se os níveis de serviço estabelecidos não forem cumpridos, foram igualmente previstas penalizações, além de terem sido fixadas "métricas de eficiência económica da exploração, relacionadas com parâmetros de redução de custos, aliados a penalizações pelo seu incumprimento".

As penalidades variam de acordo com a sua gravidade e reincidência. "Mas podem significar uma efetiva redução, inclusive, no valor das compensações a atribuir pelo Estado", revela Moreira da Silva.

Este contrato tem um prazo inicial de validade de cinco anos. "Está prevista a possibilidade de o contrato ser renovado por mais outros cinco anos, mas tal prorrogação não é automática, ficando na disponibilidade das partes acordar as condições da renovação. Diga-se que o prazo de dez anos é considerado um prazo razoável neste tipo de transporte, inclusive no Regulamento Europeu 1370", defende José Luís Moreira da Silva. ●