

6/12/2019

Nova legislação a caminho

Flixbus admite entrar no mercado português de “expressos”

A Flixbus está atenta ao mercado português de “expressos” e tem expectativas positivas sobre a nova proposta-de-lei - que brevemente irá a Conselho de Ministros - e que irá alterar a legislação referente a este setor. Em declarações exclusivas à Transportes em Revista, o diretor-geral da Flixbus para Portugal e Espanha, Pablo Pastega, realça que **«as expectativas sobre esta proposta são, naturalmente, positivas. Sabemos que a Lei 52/2015, no que respeita aos serviços de transporte expresso, precisa ainda de implementação; e sabemos que o Governo português quer, e bem, clarificar a situação dos títulos de exploração atribuídos ao abrigo do antigo RTA, que caducam em dezembro de 2019, aspetos que impõem, no conjunto, uma decisão. Por outro lado, a reabertura do mercado português neste setor à concorrência e inovação trará múltiplos benefícios para a economia no seu todo, em especial para o desenvolvimento equilibrado das várias regiões do país. Esse tem sido o impacto positivo em todos os países europeus em que ela se concretizou»**. O responsável adianta que a existência de uma nova legislação **«que consagre o princípio do acesso livre de todos os operadores ao mercado, melhore a qualidade do serviço prestado a passageiros e consumidores, e estabeleça o acesso não discriminatório dos operadores aos terminais rodoviários»**, será benéfica para todos.



No entanto, Pablo Pastega, alerta para algumas situações que podem ocorrer e que podem afetar a aplicação da nova legislação: **«vemos com bons olhos que Portugal adote um enquadramento jurídico claro, transparente e operacional para todos os agentes económicos. O que esperamos é que seja mesmo claro e operacional, sem bloqueios e interferências administrativas desde logo relativamente à forma como as diversas autoridades envolvidas apreciam a informação comunicada pelos operadores, ou como o acesso aos terminais rodoviários é efetivamente garantido. Aliás, a Lei 52/2015 aponta para um regime de comunicação prévia dentro da lógica de um mercado aberto, e não para um regime de licenciamento e condicionamento administrativo desta atividade económica, o que aconteceria, por exemplo, se fosse imposto aos operadores tarifas predeterminadas que eles só pudessem alterar mediante comunicação ao IMT, ou que os operadores existentes se devessem pronunciar sempre que outro operador pretendesse iniciar a exploração de um serviço Expresso»**. Pastega adianta ainda que **«temos confiança de que o teste económico simplificado não venha a criar barreiras injustificadas e, como temos vindo a dizer às autoridades portuguesas, é importante que, para a definição dos horários das paragens, sejam definidos critérios objetivos e transparentes em relação às velocidades ou estradas utilizadas nos percursos. São apenas alguns aspetos, porque, no essencial, e com a informação de que dispomos, acreditamos que a nova legislação será adequada e a pensar naqueles que são os últimos beneficiários de qualquer sistema de mobilidade: os passageiros»**.

Neste sentido, aquele responsável refere que a empresa, que recentemente adquiriu a Eurolines e a isilines ao Grupo Transdev, está atenta **«ao mercado português e temos aumentado a nossa presença em Portugal com as autorizações internacionais de que somos titulares. É evidente que, para nós, é importante perceber que somos bem-vindos, já que achamos que podemos contribuir de forma significativa para a modernização do ecossistema português de transporte de longa distância»**. E Pablo Pastega adianta: **«o nosso modelo assenta em parcerias com operadores locais e regionais, que preservam a sua autonomia, e não seria, de facto, satisfatório se esta nova legislação estiver apenas disponível para um tipo de parcerias entre sociedades do mesmo grupo, ou parcerias em que determinados serviços de exploração não possam ser desenvolvidos em conjunto. Em França, a FlixBus opera 200 linhas em parceria com 60 PMEs independentes francesas, as outras duas empresas relevantes no mercado francês, também seguem este “modelo de parceria”. Como a ARAFER (AMT francesa) já salientou em diversos relatórios, os benefícios da abertura do mercado que aconteceu em 2015 são bastantes claros: mais oferta, mais postos de trabalho, mais passageiros, preços mais baixos e menos poluição graças à redução do uso do carro. Refiro-lhe estes pontos, porque até uma legislação que proclama o livre acesso ao mercado, pode acabar por distorcê-lo se, no fim, criar obstáculos injustificados à livre associação entre operadores»**.

Acesso livre aos terminais é «um passo muito positivo»

O diretor-geral da Flixbus para Portugal e Espanha adianta ainda que **«o facto de a nova**

legislação pretender pôr fim a esta situação de desigualdade no tratamento dos vários operadores é um passo muito positivo no sentido da garantia da concorrência e não discriminação de agentes económicos, em linha com recomendações recentes da AMT sobre a mesma matéria». Para Pablo Pastega, «a situação em Portugal quanto ao acesso aos terminais rodoviários é inédita em todos os países onde atualmente opera a Flixbus» e refere que «a disponibilização de uma alternativa viável, preferencialmente noutra terminal ou, quando esta não exista, numa paragem municipal adequada, será também positiva para todos os operadores que querem prestar o seu serviço nas mesmas condições que os demais. A Flixbus irá, naturalmente, colaborar com todas as entidades que deverão assegurar este tratamento equitativo».

Questionado sobre se a Flixbus irá manter uma política de preços dinâmica – à semelhança do praticado no resto da Europa - caso entre no mercado nacional de expressos, Pastega afirma que **«os preços do transporte de passageiros expresso estão 30% acima da Alemanha. Mais oferta, melhor serviço, maior qualidade, preços competitivos e sustentáveis, é o compromisso permanente que assumimos com os nossos passageiros».**

Por: Pedro Pereira

Fonte: