

11/25/2019

## Decreto-lei foi finalmente publicado Mercado dos expressos de passageiros liberalizado: O que aí vem?

Vem aí uma revolução no transporte de passageiros de média e longa distância, os chamados expressos. A abertura do mercado a todos os operadores nacionais e internacionais, assim como dos interfaces e terminais rodoviários, a possibilidade de cabotagem e a criação de regras específicas para este setor, equiparando-o a um serviço público de transportes, irá ditar uma nova realidade.

Foi publicado em Diário da República o Decreto-lei n.º 140/2019 que vem regular as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso, assim como o acesso transparente, equitativo e não discriminatório a interfaces e terminais rodoviários de passageiros. Adivinha-se mais concorrência, mas também uma maior fiscalização por parte das entidades responsáveis, não só ao nível dos preços a praticar como também no cumprimento das obrigações estabelecidas pela nova lei. E, neste capítulo, prevê-se que a entrada já anunciada de grandes players internacionais, como a Flixbus, irá mudar significativamente o panorama nacional. Recorde-se que a empresa alemã, que também é conhecida pela “Uber dos expressos”, conseguiu obter 95% da quota de mercado do transporte de expressos na Alemanha em apenas seis anos. No entanto, a empresa já foi acusada em vários países de práticas de dumping e de concorrência desleal, relativamente aos operadores nacionais. Presente em Portugal desde 2017, no transporte internacional, a Flixbus já anunciou que vai investir no mercado doméstico português, através da subcontratação de operadores regionais, de pequena dimensão. Em Portugal, um dos seus parceiros é a Ovnitur, mas prepara-se para realizar mais parcerias com outros operadores de modo a poder “atacar” o mercado português. Também a BlaBlaCar, plataforma digital de carpooling, já anunciou que depois das boleias vai apostar no transporte expresso, através da criação da BlaBlaBus, e Portugal deverá ser um dos países onde irá apostar.

Já a portuguesa Scotturb, foi a primeira a anunciar um novo serviço de expressos, o Royal Express, que faz a ligação, quatro vezes por dia, entre Cascais, Sintra e o Porto.

No entanto, outros *players* se avizinham. Só que terão de enfrentar empresas há muito estabelecidas e com um conhecimento profundo do mercado como é o caso da Rede Expressos, da Rodonorte, da EVA Transportes, entre outros. E a Rede Expressos, empresa

que tem como principais acionistas o Grupo Barraqueiro e a Transdev detém, praticamente, o “monopólio” do transporte expresso em Portugal, muito por via de uma rede global que cobre praticamente todas as cidades e vilas do país e das parcerias que realiza com outros operadores nacionais. Neste grupo cabe, por exemplo, a EVA Transportes, também do Grupo Barraqueiro, que detém a marca Mundial Turismo, e que sempre foi conhecida por prestar um serviço diferenciado de alta qualidade entre Lisboa e o Algarve. Outro dos parceiros é a Citi Express, empresa que pertence à Transdev, e a Renex, também do Grupo Barraqueiro.

Já a Rodonorte, propriedade do Grupo Santos, com sede em Vila Real, é uma das empresas mais antigas a operar em Portugal, com origem na mítica Cabanelas, criada em 1865, e que atualmente assegura as ligações do nordeste transmontano às principais cidades do país. Outras empresas de menor dimensão, como a AVIC ou a Viúva Monteiro & Irmão, também prestam serviços expresso.

Prevêem-se muitas alterações, parcerias, aquisições ou até mesmo fusões. Por outro lado, a nova lei trouxe um tema que ainda irá gerar muita discussão. A abertura a todos os operadores dos terminais rodoviários, sejam eles públicos ou privados. Mas afinal, o que é que a nova lei traz de novo?

### **As novidades**

São várias as novidades, mas de uma forma geral, continuam a ser considerados serviços públicos de transporte de passageiros expresso os serviços com percursos não inferiores a 50 quilómetros, caindo a obrigatoriedade de possuir uma concessão de transporte público para ser operador de transporte expresso. A exploração dos serviços passa a ser realizada em regime de acesso livre, mediante comunicação prévia ao IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes. Os operadores terão de apresentar uma situação fiscal e contributiva regularizada; serem titulares de alvará ou licença comunitária para o transporte de passageiros em veículos pesados; cumprir os requisitos estabelecidos para a utilização de veículos (estes não poderão ter mais de 12 e terão de ser matriculados em Portugal, entre outros requisitos); e garantir que o acesso aos interfaces e terminais está autorizado nos termos legais. As empresas serão também obrigadas a disponibilizar uma plataforma eletrónica ou sítio da internet de reserva e venda de títulos de transporte, sem prejuízo da venda dos mesmos em bilheteira ou através de outros canais apropriados. Ao nível das tarifas, e tal como já acontecia, os critérios de formação das mesmas são livremente fixados pelos operadores, sem prejuízo das regras gerais de âmbito nacional e europeu aplicáveis e da verificação pela AdC e pela AMT de eventuais práticas restritivas da concorrência. No entanto, os critérios de formação das tarifas devem ser comunicados à AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes. Uma das grandes alterações prevista nesta proposta de lei está relacionada com o acesso aos interfaces de transportes e terminais rodoviários.

Atualmente, existem vários modelos de gestão de terminais: os públicos, que são geridos pelas autarquias; os terminais públicos, mas com gestão privada (por exemplo, o terminal rodoviário de Sete Rios); e os privados (como o terminal de Coimbra). Ora, a nova proposta de lei refere que *“independentemente do regime de gestão ou de propriedade, os operadores de interface ou de terminal de transporte público de passageiros, devem permitir o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes aos mesmos, a todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros, incluindo os operadores de serviços expresso, designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público, obedecendo às regras e procedimentos previstos pelo presente diploma”*.

Em relação à cabotagem, esta passa a ser permitida, no âmbito de um serviço internacional de transporte rodoviário de passageiros, não podendo ser executada independentemente desse serviço, nem ser o objetivo principal do mesmo.

### **Operadores afirmam estar preparados para a concorrência**

A FlixBus mostra-se bastante satisfeita com a nova legislação e já anunciou que tem como objetivo *“criar uma rede de transportes expresso com cobertura nacional”*.

Pablo Pastega, diretor-geral da FlixBus Portugal afirmou que *“estamos atentos ao mercado português e vamos reforçar o nosso investimento no país. Os próximos passos estão definidos: acabámos de abrir uma entidade legal portuguesa e um escritório em Lisboa, com uma equipa portuguesa que está a crescer significativamente, assim como o número de colaboradores que trabalham para o mercado português a nível global. Esta equipa irá ajudar-nos a crescer e a criar uma rede FlixBus que cubra o território português de Norte a Sul. Por exemplo, iremos investir ao nível de vendas e marketing, de forma a aumentar o número de pontos de vendas e agências a um nível local e chegar a mais portugueses”*. O responsável afirma ainda que estão a aumentar o número de empresas parceiras portuguesas com quem trabalha e que brevemente irá anunciar o seu plano de expansão. Pastega considera, no entanto, que existem alguns aspetos no decreto-lei que tornam algumas medidas menos atrativas. *“Ficámos surpreendidos em relação à falta de requisitos na idade das frotas de autocarros e esperávamos que as autoridades portuguesas fossem mais exigentes no que diz respeito às emissões de gases poluentes”*. Como menos positivo, a transportadora refere ainda a falta de uma medida que garanta a obrigatoriedade de dois condutores a bordo em linhas noturnas. *“Esta é uma das regras que a FlixBus já aplica atualmente em todos os serviços internacionais que opera e que considera fundamental para manter os mais altos níveis de segurança para os passageiros e para a operação”*. Por fim, apontam a burocracia, uma vez que é necessário recorrer a vários organismos públicos para obter autorizações e licenças.

Já Nuno Oliveira, responsável pelo Departamento Comercial e de Vendas da Scotturb, refere à Transportes em Revista, que a nova legislação irá **«promover a concorrência originando novas oportunidades de exploração de mercados, bem como a entrada de novos operadores nesta corrida, indo assim ao encontro das nossas expectativas. Consequentemente, existirá uma baixa de preços, numa fase inicial. Contudo, julgamos que deveria existir um compromisso mínimo de qualidade de serviço, bem como resguardar o atendimento a certas zonas menos atraentes»**. Em relação ao futuro deste mercado, Nuno Oliveira considera que **«como qualquer decreto-lei, visa a liberalização de um mercado anteriormente rígido/regulado, “abandar” o mercado no início, gerando novas oportunidades, novos serviços, novos players que irão instalar novos conceitos, mas no fim o mesmo irá estabiliza no encontro com o que o cliente pretende»**.

O diretor da Scotturb revela ainda que a empresa ambiciona expandir-se a nível nacional e internacional, **«organicamente e através de aquisições e parcerias»**. Por seu turno, a Rede Expressos afirma que **«não teme a concorrência»**. Martinho Santos Costa, administrador da empresa, salienta que a Rede Expressos **«está preparada há muito tempo para a concorrência que aí vem porque teve sempre um conceito de trabalhar para o cliente. Temos uma estrutura aligeirada, com uma boa plataforma de vendas – e que irá melhorar – temos todos os meios de pagamento possíveis, temos ligações aos grandes operadores europeus, serviços de call center físicos a trabalhar quase 24h/dia. Vamos ver o que vai acontecer em Portugal. Estou curioso»**. No entanto, Martinho Santos Costa reconhece que **«o surgimento de novas plataformas digitais veio alterar o modo como se encara o negócio»**, adiantando que **«as empresas que têm emergido neste mercado têm conceitos completamente diferentes dos nossos. É um conceito baseado em boas plataformas de vendas, recrutamento de empresas de pequena dimensão que são permanentemente “estranguladas”, porque os seus níveis de remuneração são muitíssimo baixos. Muitas destas empresas caíram no engodo de vir trabalhar num determinado nível de proveitos, e se as linhas que operam não atingirem esses proveitos, têm de devolver o dinheiro que receberam, ficando com dívidas assinaláveis às empresas donas das plataformas. Mas são modelos de negócio e o negócio é livre, portanto só cai nele quem quer»**, refere Martinho Santos Costa. Refere ainda que **«sabemos que vamos concorrer com empresas que, sistematicamente, se permitem a perder 15, 20, 30 milhões de euros por ano, e que face à disponibilidade de capital existente no mercado financeiro, através dos chamados fundos “abutre”, não se importam de perder milhões para efetivamente ter um domínio absoluto do mercado»**. Martinho Santos Costa refere ainda que existem situações, baseadas em campanhas de *marketing*, cujas informações são **«pouco corretas»**. **«Quando se diz que os preços praticados na Alemanha são, em média, 30% mais baratos que em Portugal... estão a falar dos preços que são publicitados. Porque**

**depois do primeiro bilhete a dez euros, todos os outros são muito mais caros».**

A este propósito, Jorge Santos, CEO da Rodonorte, concorda com Martinho Santos Costa e refere que **«a questão neste e noutros casos prende-se com a forma como queremos comparar os números. Acontece o mesmo na aviação, existem companhias denominadas low-cost, mas que em muitos casos, têm preços médios bastante superiores aos outros operadores».**

Em relação ao diploma publicado, Jorge Santos diz **«que existiam muitas matérias que careciam de regulação a atualização. No nosso ponto de vista, a alteração das condições de acesso e de exploração foi elaborada tendo em conta mais as especificidades de grandes operadores do que médios e/ou pequenos. Concretizando melhor o exposto, dificilmente algum operador poderá entender viável a exploração de um único serviço expresso, pois as obrigações inerentes, podem revelar-se bastante onerosas e impossibilitar a viabilidade económica (atendimento, vendas online, etc)».** Para Jorge Santos, **«do mesmo modo, a inexistência, salvo melhor opinião, de mecanismos eficazes para evitar a prática de preços predatórios, poderá conduzir a uma prática de tarifas insustentáveis, como sucedeu nalguns países europeus, introduzindo no mercado da mobilidade um fator de instabilidade com consequências imprevisíveis. Em suma, a legislação, na nossa opinião, está mais vocacionada para a entrada de novos *players* com grande dimensão, não tendo, tido em consideração a existência de operadores com menor dimensão. Logicamente sempre se dirá que quem beneficia serão os utilizadores, a questão será a de saber por quanto tempo, veja-se o exemplo das operadores de transporte aéreo, que introduziram um elevado grau de instabilidade no mercado, seja nas tarifas, seja na execução de rotas».** Em declarações à Transportes em Revista, Jorge Santos considera que a empresa irá **«adaptar-se às dinâmicas existentes neste segmento, no entanto, a nossa operação representa mais que isso, nalguns casos, a proximidade com as populações e municípios favorece a obtenção de soluções práticas para as populações, em especial, nos concelhos de menor dimensão. De qualquer modo, temos a consciência que o mercado vai mudar e vão aparecer novos operadores, no entanto, o interesse pelo mercado será muito maior em corredores do litoral, onde o número de potenciais passageiros representa cerca de 70% do país».** As parcerias podem ser uma solução para as empresas que atuam no mercado e todos os operadores ouvidos pela Transportes em Revista falam dessa possibilidade. Por exemplo, Martinho Santos Costa, adianta que **«o mercado vai-se agitar muito, portanto, é provável que existam parcerias que se tornem inevitáveis».** Já Jorge Santos diz que, **«no nosso histórico, constam vários acordos de exploração com operadores diversos, que permitiram um aumento da oferta existente, motivo pelo qual acreditamos que no futuro poderemos equacionar novas rotas, seja através da exploração direta ou por**

**acordos com outros operadores. Temos novas rotas em fase de estudo, como sempre tivemos, neste caso em particular, com a nova legislação, poderemos equacionar rotas ou parcerias fora na nossa área tradicional de atuação».**

Em relação à abertura dos terminais, a FlixBus é provavelmente quem mais se congratula com esta medida, mas em relação aos terminais privados ainda existem muitas dúvidas, conforme refere Martinho Santos Costa: **«tenho sérias reservas em relação à sua abertura a todos os operadores. Vão-nos obrigar a deixar entrar na nossa casa um concorrente que não tem nada a ver connosco? Há especialistas do direito de concorrência que dizem que sim, mas temos sérias dúvidas».** Jorge Santos, confessa que a Rodonorte sente, efetivamente, **«algum desconforto pelo facto de, na presente data, não conseguirmos aceder a alguns terminais, no entanto, temos muita dificuldade em entender como, na prática, este acesso será efetuado nos terminais privados, muitos dos quais já apresentam sinais de lotação esgotada, considerando apenas a utilização dos proprietários».**

*por Pedro Costa Pereira*

**Por:**

**Fonte:**