
Su información

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?
Operadores de autobuses interurbanos

Justificación del interés del participante

Seleccione el ámbito geográfico de interés para el particular o institución representada (seleccione una o varias opciones)

España

Breve justificación del interés del particular o de la institución por el sector del transporte interurbano de viajeros en autobús (máximo 1.000 caracteres)

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, ANETRA, es una entidad constituida por empresarios de Transporte de Viajeros por Carretera, desde el año 1977, formada por más de 1.000 empresas a nivel nacional con una flota superior a 8.500 autocares, teniendo representación en las 17 Comunidades Autónomas, y ostentando a nivel nacional una representatividad del 32,40% en la Sección de Transporte Público de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera del Ministerio de Transportes.

Valoración general del sector

En líneas generales, la organización estatal o autonómica de las rutas de autobús responde a la demanda de transporte interurbano

2

Los servicios de autobús interurbano están suficientemente conectados con otros servicios de transporte de viajeros (por ejemplo, ferrocarril, avión, autobús urbano, metro...)

2

El autobús interurbano ofrece servicios menos competitivos que otros medios de transporte

5

La existencia de varias empresas ofertando sus servicios sobre las mismas líneas mejoraría la competitividad del autobús frente a otros medios de transporte

5

La financiación del transporte en rutas o áreas sin interés comercial para las empresas:

Debería recaer sobre el conjunto de los contribuyentes, subvencionándose con cargo a los presupuestos de las administraciones públicas

Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas anteriores (máximo 4.000 caracteres)

Desde ANETRA defendemos un sistema de transporte liberalizado y hemos expresado públicamente a las autoridades competentes tanto en España como en Europa, la necesidad de abrir a la competencia el transporte regular del autobús.

Creemos que con el actual sistema de concesiones existen barreras y obstáculos de carácter administrativo y económico que dificultan el acceso al mercado y repercute de forma negativa en un mayor desarrollo del transporte interurbano. El oligopolio existente en España, como lo expresa la CNMC o el último informe de la OCU, es un claro síntoma de que el sistema actual no permite la libre competencia.

ANETRA propone un modelo mixto, compuesto por rutas rentables (abiertas a la competencia en precios, horarios y servicios) y rutas no rentables o atractivas para cualquier empresa privada, (que deberían contar con la subvención necesaria y otorgarse por concurso). Este modelo, no solo garantizaría la vertebración del territorio nacional y la movilidad, sino que optimizaría los recursos y aumentaría el uso del autobús consiguiendo:

Reducción de los precios del transporte en autobús

Aumento de frecuencias de las líneas, con horarios más amplios, nuevas rutas y servicios más competitivos.

Un mayor uso del autobús y reducción del uso del coche particular.

Mayor protección de los colectivos con menor renta y acceso al transporte, con mejores precios y servicios en las líneas abiertas a la competencia y garantía de servicio público en el resto.

Creación de empleo y crecimiento de las pymes del transporte en autobús, con opción a realizar líneas regulares actualmente inaccesibles para ellas por el sistema concesional.

Reducción de costes para el Estado y para las Comunidades Autónomas.

Beneficio al usuario = mejora la calidad del servicio y reduce los precios para los pasajeros.

Crecimiento del sector del autobús respecto a otros medios de transporte como el aéreo o el ferrocarril.

Otras cuestiones

El sector del autobús interurbano presenta problemas específicos de competencia

5

La gestión actual del sistema concesional favorece a las empresas titulares de las concesiones

5

Se realiza un uso indebido de los instrumentos de gestión administrativa para extender la duración de las concesiones y postergar su licitación mediante un procedimiento competitivo

5

Existe un problema de concentración excesiva del sector en unos pocos operadores

5

Los operadores de menor tamaño y los nuevos operadores tienen dificultades para cumplir con los requisitos de solvencia y experiencia de los pliegos

5

La gestión privada de las estaciones por operadores de autobús interurbano dificulta el acceso de otros operadores al mercado

5

Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas anteriores (máximo 4.000 caracteres)

El régimen de exclusiva de explotación de los tráficos, no solo elimina toda competencia en aquellos servicios concesionales que teniendo regularidad y un itinerario concreto se prestan al público en general, sino que también impiden la competencia en otra clase de importantes servicios –transporte de escolares a los centros públicos educativos-, y limitan el desarrollo del resto de las otras clases de servicios existentes –discrecionales y turísticos:

La existencia de concursos para la adjudicación de servicios regulares interurbanos, en relación con los casi 2.000 que se prestan, es irrelevante o anecdótica -no más de un 10 % han sido objeto de concurso público-, siendo en su mayoría concesiones que provienen de un pasado muy remoto, adjudicadas sin concurrencia y que se continúan explotando tras la fecha de su caducidad adicionalmente prorrogada.

Existen numerosos servicios regulares interurbanos que, en lugar de percibir sus ingresos por viajero transportado, es decir, según tarifa, a través de Convenios con las Administraciones Autonómicas perciben sus ingresos -véanse los abonos de transporte financiados por los Consorcios de Transportes de las CCAA- según el número de kilómetros recorridos en todas las expediciones, hecho que implica la inexistencia de riesgo empresarial alguno vulnerando el principio de “riesgo y ventura”.

Prácticamente todos los servicios concesionales, continúan explotándose por la empresa, en su día, adjudicataria durante 5 o más años tras la expiración del plazo concesional.

Las empresas adjudicatarias de concursos de competencia estatal anulados por los Tribunales de Justicia, y por tanto, sin título alguno para ello, continúan 4 y hasta más años explotando el servicio, que no se licita nuevamente a concurso.

En el caso de concesiones de titularidad estatal, no se vienen licitando los servicios según orden de fecha de vencimiento, beneficiando a unas empresas en perjuicio de otras.

Es llamativa la no concurrencia simultánea de algunas de estas más importantes empresas a los mismos concursos.

Las concesiones convalidadas en la LOTT, y las de nueva creación posteriores a este texto legal, han sido, adicionalmente prorrogadas por plazos no inferiores a 10 años.

La existencia de las denominadas “concesiones zonales”, que conllevan la inclusión de la prestación obligatoria y en exclusiva de todo el transporte escolar, suponen un agrupamiento todavía mayor en una sola empresa concesionaria, adquiriendo una ventaja económica y anticompetitiva tan notoria, que hace que sus ofertas para la realización de servicios discrecionales y turísticos sean inalcanzables para el resto de empresas. Así pues, estas concesiones provocan el “cierre” total a la competencia en toda clase de servicios de transporte público de viajeros por carretera.

La inclusión de la prestación del transporte de escolares a los centros educativos públicos dentro de los servicios regulares interurbanos en explotación, otorgan un nuevo “derecho de preferencia” a los servicios regulares interurbanos, que adicionalmente pugna con la normativa de seguridad.

Todo ello entendemos representa la perversión del sistema concesional, como oposición a un sistema liberalizado en el que no caben estas “desviaciones” .

Envío de la respuesta

Nombre completo del particular o de la institución representada (se publicará junto a la respuesta)

ANETRA Asociacion Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares