

---

## 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, Andalucía, Aragón, Principado de Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Extremadura, Galicia, La Rioja, Comunidad de Madrid, Region de Murcia, Comunidad Foral de Navarra, País Vasco, Comunidad Valenciana

**Trayectos o rutas de especial interés para el particular o institución representada (máximo 4.000 caracteres)**

Todo tipo de trayectos, rutas y servicios de transporte en autobús y autocar

**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 Corporación Asturiana de Transporte (CAR) es la Asociación profesional que integra la mayoría de las empresas de transporte de viajeros por carretera que operan en Asturias y representa, por tanto, uno de los colectivos al que afectará más directamente las conclusiones de este estudio, al ser el transporte público de viajeros, tanto urbano como interurbano, la actividad que desempeñan nuestras empresas asociadas.

## Valoración general del sector

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

4

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

4

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

## **transporte**

0

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

0

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

Debería recaer sobre el conjunto de usuarios del transporte interurbano, agrupando las líneas rentables y no rentables de forma que el coste se reparta entre los viajeros

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

La organización del mercado español permite dar un servicio competitivo y de alta calidad a precios muy asequibles, garantizando la cohesión territorial con nulo o escaso coste para las administraciones. Así se consigue la red más densa y eficiente de autobús de Europa, que conecta diariamente más de 8.000 poblaciones y sin ningún núcleo con más de 50 habitantes que no sea atendido por una línea. Todos los servicios de transporte regular interurbano en autobús se encuentran sometidos a obligaciones de servicio público y son prestados por operadores privados que accedieron al contrato de servicio público vía licitación.

El sistema está basado en la combinación en un mismo contrato de tráficos rentables con otros que no lo son, de tal forma que la explotación de los primeros compense la falta de rentabilidad de los segundos. Así, se consigue que todos los servicios se presten con una tarifa media asequible para todos los usuarios en unas condiciones de calidad y seguridad únicas, y con un bajísimo coste para la Administración.

La clave es también la exclusividad temporal que se garantiza al contratista en la prestación del servicio en dichos tráficos. Si hubiera de competir con otros en los tráficos rentables, estos dejarían de actuar como compensación de los no rentables. El cambio de ese modelo obligaría a modificar toda la política de nuestra red de transportes, caracterizada desde hace mucho tiempo por un alto nivel de eficacia y calidad.

La organización de estos servicios está condicionada por la distribución irregular de la población. Los mapas concesionales de todas las administraciones deben coordinarse y actualizarse, permitiendo la reorganización y modernización de muchos itinerarios.

Además, la numerosa extensión y vertebración del sistema actual permite sostener un nivel de empleo de calidad, no deslocalizable, vinculado a condiciones salariales elevadas de acuerdo al alto nivel de cualificación solicitado - en la banda más alta del sector servicios - y con un índice de temporalidad de apenas el 20%. A mayor abundamiento, se trata de empleo que necesariamente fija actividad económica dentro de los territorios que vertebra, hecho que cobra singular importancia como un factor, intenso y sostenible, de mantenimiento de población en las localidades que atiende. La alteración de este sistema más allá de la operativa actual tendría, obvio es decirlo, el efecto contrario, abandonando poblaciones de lo que comúnmente se ha venido denominando la España vaciada y generando niveles crecientes de precarización en el empleo y las rentas del trabajo correspondientes a esa nueva ordenación.

España es el segundo país de la UE donde los usuarios valoran mejor sus servicios de transporte en autocar (83% de satisfacción, Eurobarómetro 2017). Asimismo, los usuarios evalúan positivamente la calidad de los servicios regulares de ámbito nacional con un 7,14/10 según encuestas del Ministerio de Fomento.

Los precios de los billetes son muy competitivos, valorándose especialmente su estabilidad tarifaria en momentos de alta demanda según los resultados del estudio de precios para la vuelta a casa por Navidad de CheckMyBus.

Contamos con la flota más joven de la UE y es que, gracias al control de la Administración sobre la oferta, el sistema concesional permite y garantiza vehículos más nuevos prestando servicios en el mercado que los que permitiría un sistema liberalizado (Steer Davies Gleave, EU Coach Market 2016). Con este sistema, la Administración puede exigir en sus pliegos los vehículos más eficientes energética y medioambientalmente (algo más difícil si se deja al 100% de la libre iniciativa del mercado).

La Comisión Europea identificó el mercado español del autobús como ejemplo de buena práctica en el desarrollo de billetes multimodales

[https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics/events/2018-year-multimodality-travel-information-planning-and-ticketing\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics/events/2018-year-multimodality-travel-information-planning-and-ticketing_en)

La media en la UE es llevar 12,9 viajeros por autobús pero en España es de 26 personas. Cuando la Comisión Europea ha considerado la liberalización de estos servicios, se ha

explicitado que el mercado español estaba muy bien desarrollado y el impacto de la propuesta para crear más servicios y crecer sería mínimo (máximo de crecimiento del 0,5 % desde 2017 hasta 2030 según la evaluación de impacto de la propuesta de modificación del Reglamento CE nº 1073/2009). Francia y Alemania liberalizaron su mercado de transporte interurbano en autocar para generar situaciones de monopolio, provocando reducción de servicios y de mermando la calidad, teniendo efecto negativo sobre precios, incrementando tarifas, así como sobre las condiciones laborales <http://www.confibus.org/publicaciones/ver/2565/un-analisis-revela-las-consecuencias-negativas-de-liberalizar-los-servicios-del-autobus-en-francia-y-en-Alemania>.

## Otras cuestiones

**El sector del autobús interurbano presenta problemas específicos de competencia**  
0

**La gestión actual del sistema concesional favorece a las empresas titulares de las concesiones**  
0

**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**  
0

**Existe un problema de concentración excesiva del sector en unos pocos operadores** 0

**Los operadores de menor tamaño y los nuevos operadores tienen dificultades para cumplir con los requisitos de solvencia y experiencia de los pliegos**  
0

**La gestión privada de las estaciones por operadores de autobús interurbano dificulta el acceso de otros operadores al mercado**  
0

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

El sector español del autobús interurbano no presenta problemas específicos de competencia. La organización del mercado español de servicios regulares interurbanos está basado en la competencia regulada, a través de un sistema de contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones. Se trata de un modelo plenamente ajustado al Derecho de la Unión Europea que permite disponer de un sistema de movilidad sumamente capilarizado -es el único medio de transporte que llega a todas las localidades-con más de 1.500 líneas y unos precios muy económicos que aseguran la movilidad de toda la población y contribuyen a la cohesión y vertebración territorial.

Como ya indicase la Comisión Europea en su comunicación al Parlamento Europeo de fecha 15 de abril de 2019 ante la Petición Nº 0982/2018, las autoridades españolas han organizado procedimientos de licitación para la adjudicación de nuevas concesiones que han sido impugnados en los tribunales y ello ha conllevado prorrogas para la continuidad

del servicio para así evitar que las poblaciones se vean gravemente perjudicadas si se deja de prestar el servicio. Como ha especificado la Comisión, la competencia entre operadores por la prestación de los servicios públicos se garantiza en el marco de los procedimientos de licitación, al igual que el derecho de las partes implicadas a defender sus derechos ante la justicia.

Además, debe significarse que el sistema español no implica discriminación de la empresa que aspira a contratar con la Administración. Los contratos se adjudican mediante licitación abierta, a la que puede concurrir cualquier empresa europea, que únicamente estará obligada a cumplir en España las exigencias señaladas por el Reglamento 1071/2009 si finalmente resulta la adjudicataria del contrato y, como consecuencia, ha de comenzar a prestar efectiva y habitualmente servicios de transporte interior de viajeros en España. Tampoco cabe dudar de que el sistema de adjudicación de los contratos, ajustado a las previsiones de la reglamentación comunitaria y la legislación española, garantiza una fuerte competencia por el mercado. El número de empresas que han concurrido a la adjudicación de los últimos 28 contratos convocados por el Ministerio de Fomento ha sido, en general, suficientemente plural (una media de 5 empresas por contrato), cuyas ofertas eran, además, fuertemente competitivas con una bajada media respecto a la tarifa de salida que se establecía en el pliego del concurso de un 26,70% y un incremento del 43,86% en el número de expediciones sobre los inicialmente señalados en aquél, sin contar otras mejoras en términos de calidad de los vehículos o de servicios complementarios a los viajeros. Todo ello sin olvidar que los supuestos de adjudicación directa de contratos previstos por la normativa española son mucho más tasados que los que marca la reglamentación europea.

Asimismo, no existe una situación de oligopolio en la adjudicación de contratos de servicio público puesto que la media nacional es inferior a dos contratos por empresa contratista. Existen más de 1.400 contratos de concesiones en España y casi 1.000 concesionarios. La empresa media española de autobuses tiene 13 vehículos y hay 3.300 empresas operando en el país. En el segmento del regular interurbano los 10 principales operadores tienen una cuota de mercado ligeramente superior al 30% (DBK, 2017).

El mercado español tampoco presenta problemas de competencia con la gestión y el acceso a estaciones de autobuses. El gestor de la estación de titularidad pública está obligado a permitir el acceso de la empresa interesada salvo por falta de capacidad de la estación, cuyos precios son públicos y controlados por la propia Administración.

## **Envío de la respuesta**

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

CAR - Corporación Asturiana de Transporte