
Su información

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

Expertos independientes o académicos

Justificación del interés del participante

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

España, Andalucía

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

En general, creo que todas las rutas son importantes. Es necesario crear una malla de transporte público interurbano, complementario al ferroviario y en ocasiones alternativo, que permita la elección del modo de transporte. Es importante cubrir el tejido espacial de España, dando a todos los núcleos existentes una opción de transporte público. Si no puede ser por el sistema concesional de transporte regular, se debe apostar por transporte a la demanda, pero es básico para que el país (o la región, comunidad autónoma, etc.) siga con el proceso de desertización y vaciado. la malla y conectividad con todo el territorio nacional debe ser la base de crecimiento.

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

Llevo casi 20 años trabajando en el sector del transporte y la movilidad. Pasé cuatro años en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, donde entendí el lado "público". Posteriormente, como experto independiente, he trabajado tanto para administraciones (elaboración de pliegos de transporte público) como de los operadores (preparando las ofertas a presentar). También, soy uno de los profesores ponentes del master de Confibus, donde doy la charla de licitaciones en transporte público interurbano, por lo que el proceso concesional lo conozco en detalle. Me parece que este sector debe potenciarse por muchas formas y vías, pero el modelo concesional es la base del éxito. También llevo años trabajando a nivel internacional, por lo que conozco cómo ha evolucionado el transporte público interurbano en otros países, tanto de Europa como principalmente de América Latina, entendiendo cómo se comporta en base a su enfoque y modelo.

Valoración general del sector

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

1

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 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)

Lógicamente, debería ser una cuestión intermedia: una parte queda subvencionada por el usuario, pero otra parte debe asumirla la Administración. Si se quiere un transporte público interurbano de calidad, sólo con los ingresos por usuario es imposible, ya que el autobús es un medio de transporte barato, los precios son bajos e incapaces de asumir su coste total. Si se dimensiona sólo pensando en los ingresos que se obtendrán, es imposible poder ofertar un servicio con las frecuencias y horarios necesarios para generar un transporte público atractivo y atrayente para los usuarios, no sólo al cautivo, sino también captarlo de otros modos de transporte. Yo siempre digo que hay veces y rutas que el bus es mejor que un avión o AVE por servicio.

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

2

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

2

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

3

Los operadores de menor tamaño y los nuevos operadores tienen dificultades para

cumplir con los requisitos de solvencia y experiencia de los pliegos

1

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

2

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

El nivel de competitividad del sector del transporte público se ha elevado a niveles insospechados. No existe un mercado limpio de competencia, sino que se licita una cosa y luego se opera otra muy diferente. Incluso, en el proceso de licitación, se oferta ya pensando en la trampa y que las administraciones serán incapaces de controlar y fiscalizar si se realiza lo licitado. Grave problema.

Es verdad que existe un proceso de desaparición de empresas o que son compradas e integradas en grandes grupos. No está mal, pero siempre debe haber un hueco para aquellas pymes que por proximidad y localidad, sin duda hará un servicio mucho mejor y cercano para el viajero.

Envío de la respuesta

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

David Álvarez Castillo