

---

## Su información

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

Otros

## Justificación del interés del participante

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

Galicia

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

Todas las de la Comunidad Autónoma de Galicia

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

TRANSGACAR, ( FEDERACION GALLEGA DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOCAR, es una organización empresarial del sector de transporte de viajeros en Galicia

## 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

**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)**

Lo adecuado es buscar la mayor eficiencia del sistema. Las administraciones públicas (que arrastran desmedidos déficits en sus cuentas) no disponen hoy de los recursos necesarios para financiar por entero los servicios de transporte no rentables en todas las zonas de Galicia ( ni del resto de España). De modo y manera que, el único sistema viable al día de hoy es el sistema concesional, que permite no solo agrupar servicios rentables y no rentables en la búsqueda de un equilibrio financiero, sino recurrir, de resultar necesario, a otras formas de aportación pública complementarias, ya sea mediante aportaciones financieras directas o indirectas (integrando en estos contratos de transporte regular de uso general otras modalidades de transporte de viajeros como pueden ser los de escolares, trabajadores y funcionarios etc.).

El mercado absolutamente liberalizado no se ha evidenciado como la mejor fórmula para prestar estos servicios, por el contrario, la concurrencia, además restringirse a concretos servicios en áreas muy pobladas, generadoras de importantes tráfico, suele conllevar la reducción de las frecuencias, precarización del empleo, reducción de oferentes a medio y largo plazo, el abuso de posiciones de dominio y el recurso a la subcontratación con imposición de condiciones abusivas a las pymes que terminan realizando el transporte efectivo.

## 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**  
1

**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**  
1

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

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

Las empresas del sector del transporte son altamente competitivas, las bajas en los concursos suelen rayar la temeridad, lo que evidencia que desde el punto de vista económico ( oferta de mejoras y reducción de precio) hay una competencia real y muy fuerte. En cuanto a las ventajas del prestador de un servicio concesionado o no a la hora de concurrir en competencia con otros parece obvia, este siempre tiene una cierta ventaja, la que deriva del conocimiento directo de la explotación y de la adecuación de los medios a la misma, con independencia de la forma de prestación. El uso adecuado o inadecuado de los instrumentos de gestión es únicamente imputable a la administración que los crea, los interpreta y los aplica. Por ello de no ser idóneos debiera de cambiarlos , pero en modo alguno puede decirse que ello sea un problema exclusivo del sistema concesional.

En cuanto a la concentración, hasta la fecha en Galicia disponíamos de 270 empresas de las cuales, más del 90% eran parte en algún contrato público ( de uso general o especial) y casi la mitad titulares de concesiones de transporte interurbanos. En los actuales concursos (primera fase 98 contratos) han resultado adjudicatarias de una u otra forma casi un centenar de las empresas de Galicia ( UTES, sociedades , etc). Contrariamente donde sí se produce concentración es en los corredores liberalizados, véanse el caso alemán y francés, cuantos operadores iniciaron la prestación de estos servicios liberalizados y cuantos quedan. Prácticamente queda uno solo.

En lo tocante a los requisitos de solvencia y experiencia, estos los establece la administración. En el último concurso celebrado en Galicia, salvo error, solo una empresa ha sido excluida por no acreditar la solvencia o la experiencia. Por último debemos de señalar que la gestión de las estaciones ninguna incidencia tiene en Galicia en el acceso al mercado de los operadores, por el contrario, las estaciones, en su gran mayoría son deficitarias. Desgraciadamente lo que más pesa en materia de estaciones es su inadecuada ubicación, que en muchos caos penaliza al viajero del transporte público.

## **Envío de la respuesta**

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

FEDERACION GALLEGA DE ASOCIACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS  
EN AUTOBUS ( TRANSGACAR)