
Su información

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

Otros operadores de transporte

Justificación del interés del participante

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

España

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

FlixBus es parte de FlixBus, un operador europeo de transporte de larga distancia de líneas regulares de autobús. FlixBus, gracias a la tecnología, ofrece alternativas para viajar de manera segura, asequible y respetuosa con el medio ambiente. Además, FlixBus opera siempre sus líneas en colaboración con empresas tradicionales de autobuses locales, normalmente PYMEs, con las que reparte ingresos. A nivel global, cuenta con una red de 500 socios locales, con los que opera líneas de autobús (internacionales y/o interurbanas) en 30 países. En Alemania FlixBus opera también 3 líneas de tren y próximamente en Suecia.

FlixBus tiene interés en la apertura a la competencia del transporte en autobús en las rutas interurbanas de más de 100 kilómetros en toda España, para que todas las empresas privadas de autobuses puedan optar a realizarlas en una situación de libre competencia real. La Comisión Europea determinó en la propuesta de reglamento por el que se modifica el Reglamento 1073/2009, estableciendo normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, que por encima de esta distancia (100 kms), se estima que los operadores no compiten con el transporte urbano y público y que podrían ofrecer libremente servicios. Esto resultaría en beneficios para los pasajeros y el medio ambiente. La propuesta ofrece la posibilidad de introducir nuevas líneas y más frecuentes, lo que se traduce en una red más densa y una mayor conectividad, es decir, más opciones para los pasajeros.

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

En la mayoría de países europeos el transporte interurbano en autobús está abierto a la competencia, los últimos en dar el paso fueron Dinamarca y Portugal, que lo hizo en septiembre de 2019.

La apertura del mercado del transporte interurbano beneficiaría al sector y a la sociedad en su conjunto porque con una mayor oferta los precios se reducirían y habría más servicios/calidad, lo que favorecería la demanda. Por ejemplo, según datos del regulador francés ARAFER, en 2017 se conectaron 303 ciudades francesas más por autobús, un aumento del 28% respecto al año anterior, lo que demuestra que la conectividad intrarregional aumentó con la competencia.

Además, el aumento de uso del autobús generaría más riqueza (empleo, turismo, etc.), beneficiaría al medio ambiente, porque emite 4 veces menos emisiones de CO2 que un coche privado (según el reciente estudio de travelandmobility.tech), e impulsaría el desarrollo de miles de empresas del sector, que hoy no pueden acceder a los concursos.

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...)

1

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

NS/NC

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)

El sistema actual no garantiza la libre competencia real, entre otras cosas porque favorece a los titulares de las concesiones frente a los pasajeros/usuarios y al resto de empresas del sector (perjudicando sobre todo a las más pequeñas).

En un entorno en el que el transporte ferroviario y aéreo de larga distancia están liberalizados y hay plataformas de coche compartido, el sector del autobús de larga distancia está perdiendo competitividad, por ello la regulación relativa a las líneas regulares de autobús de más de 100km debe actualizarse, según lo recomendado por la Comisión Europea en la propuesta de reglamento por el que se modifica el Reglamento 1073/2009 estableciendo normas comunes internacionales de acceso al mercado de autobuses.

FlixBus señala la propuesta de la Comisión Europea como un importante paso en la promoción de la movilidad interurbana y en el objetivo de garantizar la igualdad de acceso a un transporte asequible y sostenible en Europa.

Según los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), el transporte interurbano en autobús de larga distancia pierde año a año pasajeros. Entre 2009 (con casi

20 millones de pasajeros) y 2018 (con cerca de 15,5 millones de pasajeros) ha habido una disminución de 4.393.000 pasajeros, pendiente de la publicación de los datos de diciembre de 2019 para cerrar el año. Es decir, el sistema actual no permite que varios operadores de autobuses compitan por una misma línea, pero el sector pierde competitividad y pasajeros de manera imparable con el sistema concesional, frente a otros modos de transporte que sí gozan de libre competencia.

Una opción para poner remedio a esto es un modelo mixto, donde las líneas con suficiente tráfico/volumen fueran abiertas a la competencia. Las que no fuesen de interés para los operadores privados, se mantendrían como servicio público y por lo tanto subvencionadas por las distintas AAPPs. Esto es básicamente lo que ya se hace en el resto de los países de la UE como Italia o Francia desde 2015. De hecho, a pesar de la opacidad existente, las CCAA ya subvencionan directa o indirectamente líneas de larga distancia, incluso algunas que son de titularidad estatal.

Sería pues, cuestión de ordenar y regularizar esta situación para favorecer la conectividad. ¿Es sostenible medioambiental y económicamente que la concesión estatal VAC 247 tenga un bus de 50 plazas realizando frecuencias diarias, con paradas en pueblos como Rivera de Corneja, de 5 habitantes, Muñochas de 25 o El Soto con 47?.

Lo lógico es ofrecer a este tipo de poblaciones transporte bajo demanda, o medios de transporte alternativos, en vez de un autobús entero con una línea regular. La contaminación que se genera y los costes, no tienen sentido. Especialmente porque el sistema de compensar los destinos no rentables con los que sí lo son en una misma concesión, efectivamente no supone costes directos para el Estado, pero repercute la subida de precios en los pasajeros de las conexiones rentables. Estos usuarios, que suelen ser muy sensibles al precio e incluyen colectivos vulnerables, están asumiendo un sobrecoste que no les corresponde, con el riesgo de que elijan otros medios de transporte o simplemente que dejen de viajar. Por tanto, no se trata de abandonar o incomunicar a la España vaciada, al contrario, optimizando los recursos pueden tener servicios, en materia de transporte, mejores y más adecuados a sus necesidades. Se trata de no perjudicar a los pasajeros que hacen más uso del autobús y garantizar el uso adecuado de fondos públicos.

Además de la apertura del sector a la competencia, FlixBus considera injustificado que España no aplique la normativa relativa al cabotaje en las líneas de transporte en autobús internacionales, como indica el reglamento 1073/2009, permitiendo la recogida y traslado de viajeros dentro de España, durante un servicio internacional regular de transporte, siempre que no se trate del propósito principal de del 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
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

3

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

El sistema concesional actual, que pudo ser adecuado en su momento, se ha comprobado que está obsoleto y ya no funciona.

Más de la mitad de las concesiones estatales están caducadas, muchas desde hace más de 5 años y los pocos concursos que van saliendo acaban siendo recurridos, incluso a veces por empresas y/o asociaciones ligadas a las compañías que tiene dicha concesión, con el resultado final de retrasar la renovación y que haya, de facto, una prórroga indefinida. En 2018 el Ministerio de Fomento sacó concursos para renovar 5 concesiones, todos fueron anulados por recurso o desistimiento. En 2019 Fomento publicó dos nuevos concursos con nuevos pliegos y también fueron recurridos.

Además, los últimos pliegos, ya recurridos, incluyen criterios de adjudicación no cuantificables y poco específicos, y por tanto muy subjetivos. Como el criterio de “eficiencia energética”, que concede hasta 3,5 puntos y el de “Seguridad”, que concede hasta 7,5 puntos, sin especificar lo que se debe cumplir para obtenerlos.

En 2007, la Unión Europea limitó las concesiones de autobús interurbano a 10 años.

España tardó dos años en adoptar esta norma y desde 2009 las concesiones no pueden superar esta duración. Sin embargo, como no se renuevan las concesiones, hay líneas que incluso nunca han salido a concurso.

De hecho, las concesiones que mueven más pasajeros cada año, y por tanto de mayor valor económico, no han sido renovadas. Por ejemplo, la VAC-099 Madrid-Zaragoza-Barcelona, caducada desde el 24.03.2013, y que solo en 2018 tuvo una recaudación total de 23.262.035, 71, según datos oficiales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esto sucede porque las renovaciones no se hacen en función de la fecha de caducidad de las concesiones. No existe ningún tipo de transparencia sobre estas renovaciones.

Incluso, la OCU publicó este verano un informe en el que muestra que los billetes de autobús de las concesiones no renovadas son en torno a un 30% más caras que las renovadas, y que las 3 principales empresas de autobuses en España transportan al 75% de los viajeros de rutas nacionales. Todo esto demuestra que en la práctica, el sistema concesional no permite que los distintos operadores opten a las concesiones.

Es más, actualmente no existe ni siquiera un mecanismo por el que una empresa pueda crear una línea interurbana de autobús nueva, es decir una que no exista bajo régimen de concesión.

Si hubiese una competencia limpia y real entre los operadores, estos tendrían que mejorar sus servicios, con mejores flotas, más actuales y seguras, ofreciendo servicios extra y/o precios más competitivos para atraer a los usuarios de autobús y a los que no lo son porque usan otros medios de transporte. Los operadores tendrían que esforzarse para atraer a sus clientes, mientras que ahora, por la falta de competencia tienen a su público cautivo y garantizado: o viajan con la empresa que tiene la exclusividad monopolística o deben buscar alternativas de medios de transporte. Mientras no había o no eran accesibles esas alternativas, las concesiones mantenían sus pasajeros, cuando fueron liberalizándose otros sectores y habiendo alternativas, empezó el trasvase modal y la pérdida de pasajeros del autobús de larga distancia. Esta tendencia solo es reversible con un sistema de competencia real y efectiva.

Envío de la respuesta

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

FlixBus España S.L.