

---

## 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

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

Todas las rutas de transporte interurbano de viajeros reguladas mediante concesión de servicio público, ya sean de competencia estatal, autonómica, diputaciones provinciales y áreas metropolitanas.

**Breve justificación del interés del particular o de la institución por el sector del transporte interurbano de viajeros en autobús (máximo 1.000 caracteres)** Greenpeace es una organización ecologista internacional con una dilatada experiencia en la defensa de la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático a través de la concienciación social, la investigación, la incidencia política y la acción directa. Desde el año 2019 el sector del transporte es el principal emisor de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en España y el segundo en la UE, empujado principalmente por el transporte privado por carretera.

Por este motivo, desde Greenpeace prestamos especial atención a la promoción de políticas que incentiven los modos más eficientes energéticamente -entre los que figura el autobús- que son clave para reducir las emisiones de GEI en coherencia con el Acuerdo de París y, además, mejorar la cohesión territorial, la equidad social y rebajar los niveles de contaminación en las ciudades.

## Valoración general del sector

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

**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**

2

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

1

**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)**

Es evidente que el sistema actual de concesiones tiene un importante margen de mejora. Resultan especialmente significativas las diferencias entre las concesiones renovadas recientemente frente a aquellas más antiguas, ya que las más recientes ofrecen en general mejores tarifas, horarios y servicios ofertados, lo que supone un agravio entre usuarios de un mismo servicio.

La reducción de los periodos de concesión a 10 años y el incremento de las exigencias en los pliegos de concesión ha motivado esta mejora del servicio, aunque lamentablemente las administraciones públicas (especialmente el Ministerio de Fomento) carecen de la suficiente capacidad de vigilancia, control y sanción que garantice el cumplimiento de los contratos en la prestación del servicio.

En este contexto, la posibilidad de permitir diferentes operadores en líneas competitivas bien podría suponer un estímulo que redundase en una mejor calidad de servicio y, por ende, en un incremento en los usuarios del autobús en detrimento del vehículo particular, lo que resultaría un balance ambiental y socialmente positivo. Sin embargo, dicha competencia en rutas comunes puede -y debe- ser independiente de las vías de financiación, puesto que la existencia de corredores comunes puede coexistir con la necesidad de cubrir las rutas sin interés comercial. P.ej. repartiendo las obligaciones de servicio en líneas deficitarias entre los operadores de las líneas "libres", o estableciendo mecanismos de compensación del déficit en función de la facturación o de la demanda de los operadores en las líneas liberalizadas.

Es importante destacar que la progresiva agrupación de operadores en grupos empresariales de cada vez mayor tamaño ha reducido la capacidad de competencia frente a años anteriores. Actualmente más del 80% de las rutas se concentran en cuatro grandes operadores. Esta situación facilita la comprensión del servicio por parte del viajero y simplifica los posibles mecanismos de regulación pública al haber menos operadores, pero también supone una aproximación a un esquema oligopolístico, donde la competencia queda limitada y aumenta el riesgo de colusión entre empresas.

La posibilidad de liberalizar únicamente las líneas rentables y, en consecuencia, repercutir el déficit de las no rentables con cargo a los presupuestos implicaría una mayor presión sobre las cuentas públicas, debilitando la capilaridad de la red sobre la población más

vulnerable. En el contexto actual de crisis demográfica y despoblación de los núcleos rurales ("España Vacía") resulta contraproducente que servicios básicos como el transporte aumenten aún más su dependencia de las arcas públicas.

Desde Greenpeace rechazamos categóricamente que el déficit de operación sea íntegramente socializado en el conjunto de los contribuyentes mientras que los beneficios de las líneas comercialmente rentables recaigan sobre los operadores privados, al suponer un ataque al necesario equilibrio social y territorial. Por ese motivo que animamos a que se busquen fórmulas de redistribución que garanticen un transporte público accesible y de calidad a todos los ciudadanos, independientemente del interés comercial de su lugar de residencia, y sin perjuicio de realizar mejoras en el actual esquema concesional.

## Otras cuestiones

**El sector del autobús interurbano presenta problemas específicos de competencia**  
3

**La gestión actual del sistema concesional favorece a las empresas titulares de las concesiones**  
3

**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**  
2

**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)**

Desde Greenpeace compartimos el diagnóstico sobre los actuales problemas del sistema concesional. La excesiva judicialización y la lentitud en la gestión de los pliegos y concursos por parte de Fomento ha generado un notable retraso en la renovación de las concesiones, llegando a superar los 7 años en ciertos casos. Todo ello perjudica al usuario final ya que, como hemos comentado, las nuevas concesiones suelen presentar mejores tarifas y servicios que las anteriores.

Desde el punto de vista de los operadores esta situación no invita a participar en los concursos salvo que haya un margen de beneficios notablemente elevado, motivo por el cual Fomento ha empezado a agrupar contratos en concesiones mayores, lo que aumenta la concentración del sector empujándolo hacia un esquema de oligopolio.

En cualquier caso, la posibilidad de facilitar el acceso a operadores de menor tamaño y/o

nuevos no puede realizarse en detrimento de los requisitos de solvencia. Son ya varios los casos donde operadores sin experiencia en el transporte público de viajeros consiguieron ganar concesiones que, debido a la falta de control y vigilancia, resultaron en una pérdida de calidad del servicio (suspensión de expediciones, flotas no asignadas, falta de canales de información y venta...) e incluso llegaron a forzar cambios para reequilibrar la concesión. Desde nuestro punto de vista el cumplimiento de las condiciones de servicio debe ser de la máxima exigencia en beneficio del usuario final, y su incumplimiento por parte del operador debe ser penalizado con diligencia por parte del organismo regulador correspondiente.

## **Envío de la respuesta**

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

Greenpeace España