
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

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

Desde el año 2005 he trabajado en el sector del transporte regular de viajeros por carretera, como directivo de empresas operadoras titulares de contratos de concesión, y como consultor independiente para proyectos de licitaciones, proyectos de estaciones de autobús, estudios de viabilidad económico-financiera, etc.

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...)

2

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

1

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

3

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 definición legal de los servicios de transporte regular por carretera como Servicio Público debería permitir un acceso a estos transportes lo más equitativo posible a todos los ciudadanos, independientemente de su localidad de residencia y de la rentabilidad económica que generen las distintas líneas que conforman cada concesión. Un elemento clave para esta igualdad de acceso es el precio por Km de los billetes, que actualmente tiene diferencias de más del 100% entre concesiones de la Administración General del Estado.

El establecimiento de un precio unificado para todos los ciudadanos no implica en ningún caso una falta de competencia en las licitaciones ni la pérdida de financiación de las líneas de débil tráfico, ya que debería incluir como criterio de evaluación económica de las ofertas el abono de un canon por parte de la empresa concesionaria a favor de la Administración. Este canon, que podría ser negativo (subvención) en concesiones no rentables, permitiría seguir manteniendo la cobertura de la red de transporte público sin recabar fondos de los presupuestos de las administraciones.

La situación actual de la oferta de transporte de largo recorrido, donde los grandes operadores ofertan descuentos y planes de fidelización en algunas líneas donde compiten con otros medios de transporte aprovechándose de los altos precios que siguen cobrando en concesiones caducadas donde no tienen competencia, genera situaciones claramente discriminatorias entre ciudadanos residentes en diferentes zonas geográficas, lo que se compadece muy mal con la igualdad en el acceso a un Servicio Público. Así, estos grandes grupos actúan comercialmente como si operaran en un mercado liberalizado mientras mantienen a la vez las ventajas de un concesionario con tráfico exclusivos.

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
5

Existe un problema de concentración excesiva del sector en unos pocos operadores
4

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

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

En relación a estos temas, me gustaría hacer los siguientes comentarios:

- Los obstáculos que plantean las empresas concesionarias al final de sus contratos para que éstos sean sometidos a una nueva licitación supone, además de un quebranto de la competencia, una generación de ingresos para estas empresas no sometida a competencia alguna, y que podría calificarse jurídicamente como "enriquecimiento ilícito", consentido y amparado por la propia Administración Pública.
- No está establecido en ninguna Norma que los retrasos en las licitaciones como consecuencia de la resolución, administrativa o judicial, de los recursos que se planteen legítimamente supongan de hecho el mantenimiento del servicio a favor de la anterior concesionaria. ¿Por qué no se hace cargo la Administración de la concesión mientras se resuelven los litigios?
- Desde los años 90, con los primeros paquetes de Directivas Europeas sobre ferrocarril, se estableció la necesidad de separar la gestión de los servicios de transporte de la gestión de las infraestructuras. Esto mismo debería plantearse con carácter legal en la gestión de las Estaciones de Autobús. La presencia de los operadores de transporte en este área genera los siguientes perjuicios a los ciudadanos:
 - + Restricciones a la competencia por trato desigual a otros operadores competidores
 - + Mermas de calidad de servicio en las Estaciones, en inversiones y en gastos de explotación
 - + Apropiación por parte de las operadoras de transporte de las tasas de Estación incorporadas en el precio de los billetes y que no se destinan a la explotación de las terminales
 - + Problemas de integración de la información disponible para los usuarios de operadores presentes en la Estación diferentes al gestor
- El principal problema específico de competencia en las concesiones de ámbito nacional es la falta de capacidad de la Administración Central del Estado para controlar el cumplimiento que hacen las empresas de las condiciones de los contratos. Esto hace que resulten adjudicatarias de contratos no las empresas más competitivas sino aquellas que comprometen servicios a los usuarios (expediciones, descuentos, características de los vehículos, etc.) que después no se prestan de manera efectiva sin que ello tenga consecuencias.
- Otra restricción a la competencia en los servicios titularidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es la disponibilidad de datos de oferta y demanda de las concesiones. Actualmente, estos datos son facilitados por las empresas concesionarias a la Administración sin que ésta disponga de ninguna herramienta informática propia que le permita comprobar la veracidad de esos datos. Las cifras de viajeros y las expediciones ofertadas son el elemento clave en el estudio económico financiero que deben hacer todos los licitadores.

Envío de la respuesta

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

INESTRA

