
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)

No tengo interés en ninguna ruta en particular, sino en el funcionamiento conjunto del mercado.

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

Soy un profesor titular de una universidad pública, con intereses de investigación en el área de economía del transporte. Me interesa participar en la consulta pública para plantear mi posición sobre el funcionamiento del sector. No tengo intereses como operador y soy usuario ocasional de los servicios de transporte interurbano por carretera. En ningún modo represento institucionalmente a la universidad en la que trabajo.

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...)

2

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

4

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 funcionamiento actual del sistema plantea diversos problemas que se podrían solucionar liberalizando el sector:

- la limitación de la creación de nuevas rutas impide la adaptación de la oferta a la demanda dado que el diseño del 'mapa concesional' es responsabilidad de la administración y no de la decisión de las empresas de entrar o salir del mercado. Nuevas rutas podrían crear nuevos servicios que ahora no se ofrecen y mejorar la intermodalidad con otros medios (hubs en aeropuertos, coordinación con horarios de trenes, etc.)

- al estar sujetas a las obligaciones estrictas del contrato durante toda la duración del mismo, las empresas ven muy limitada su capacidad para modificar el servicio adaptándose a la competencia de otros modos de transporte. No pueden, por ejemplo, modificar itinerarios o frecuencias.

- el sistema de subvenciones cruzadas es altamente regresivo, puesto que los usuarios de las rutas de mayor demanda pagan un sobrecoste para facilitar que servicios deficitarios con muy baja demanda se puedan ofertar. Dado el uso predominante del transporte interurbano por segmentos de renta baja, la subvención cruzada de estos servicios públicos es regresiva, puesto que son estos usuarios los que están asumiendo el coste de lo que deberían ser 'obligaciones de servicio público'.

- El conjunto del sistema genera unos precios elevados para el usuario en todos los trayectos. La comparación con trayectos similares en Francia, Alemania, el Reino Unido o los trayectos internacionales (mercados todos ellos liberalizados) pone de manifiesto el mayor precio que deben asumir los consumidores del servicio en España. Estos mayores precios tienen efectos medioambientales perjudiciales, puesto que al ser el transporte colectivo por autobús un medio con bajas emisiones por pasajero-km, se están desaprovechando oportunidades de captar demanda del transporte privado.

Es evidente, no obstante, que la liberalización generaría una pérdida de rentas para las empresas actualmente operadoras y para sus trabajadores. Tal como ha ocurrido en sectores como el transporte aéreo, los salarios que el sector pagaba en un contexto protegido de la competencia no serían asumibles en un contexto de competencia en el mercado. Sin embargo, la expansión el mercado (mayor número de usuarios con precios más bajos y mayor oferta de servicios) generaría un aumento de la ocupación y del bienestar de los usuarios.

Por último, cabe señalar que la liberalización no implica una desregulación con pérdida de responsabilidades por parte de la administración, sino un cambio en las funciones de esta: debería supervisar con mayor esfuerzo los niveles de calidad y seguridad ofertados, el cumplimiento de las obligaciones mínimas por parte de todas las empresas, y asegurar el acceso a las 'facilidades esenciales' por parte de todos los operadores. Estas son, principalmente, las estaciones de autobús y los canales de información y venta de billetes.

Otras cuestiones

El sector del autobús interurbano presenta problemas específicos de competencia

4

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

4

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

NS/NC

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

5

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

Véase respuesta anterior.

Envío de la respuesta

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

Javier Asensio