

---

## Su información

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

Operadores de autobuses interurbanos

## 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)**

Son de especial interés las rutas o servicios de transporte de viajeros en autobús que discurran total o parcialmente por el territorio de Galicia, las segundas en cuanto tengan incidencia en las primeras.

La totalidad de las actuales concesiones de transporte de viajeros interurbanos de Galicia disponen de tráficos compartidos, es decir, la competencia se suscita no solo inicialmente en el concurso sino también durante la prestación del servicio, al concurrir con otros operadores. Además habrá de tenerse presente que más del 90% de estos servicios interurbanos en Galicia (aun después de la integración del transporte escolar público en los servicios de usos general) son fruto de la obligación de servicio público, es decir, en su mayor parte presentan explotaciones deficitarias que solo resultan viables en la medida que existe una aportación pública.

Cierto es que algunos concretos tráficos de las áreas metropolitanas, al igual que ocurre con muchos tráficos de áreas urbanas, si son susceptibles de explotación si aportaciones públicas, no obstante su liberalización no garantizaría las necesidades movilidad de las personas, pues con sujeción a las simples normas de mercado (rentabilidad de la inversión), solo determinados corredores (los que discurren por zonas densamente pobladas), concretos días (los laborales) y a determinadas horas (horas punta de entrada y salida a centros de trabajo y escolares) tendrían servicio de transporte. Lo que obligaría a la administración autonómica a realizar una mayor aportación de recursos públicos para cubrir el resto de las franjas horarias, días o zonas que la oferta privada no cubriría, que como se deja dicho son la mayor parte.

La realidad ha evidenciado que los corredores liberalizados en el ámbito europeo (además de incidir negativamente al distorsionar la competencia en algunos servicios de ámbito nacional o de la comunidad autónoma) tienen una frecuencia de servicio inadecuada, muy inferior la existente, y están siendo prestados a pérdida en la mayoría de los casos (véanse cuentas de explotación diferenciadas de estas empresas en la última década), por grupos de transporte que tiene como accionista mayoritario o de control una empresa de capital

público o mayoritariamente público, que no solo no se preocupa de obtener una rentabilidad, sino que estas enjugan su déficit con cargo a otras explotaciones en mercados cautivos ( ferrocarril) o con cargo al erario público, lo cual no deja de ser un verdadero despropósito si realmente hablamos de libertad de mercado y competencia.

Ejemplos de estas empresas que después de 20 años rompiendo el mercado en todos los sentidos ( comprando empresas, bajando precios, etc.) son:

- Oiubus: después de grandes pérdidas durante años en venta a Bla Car con presencia y respaldo de SNC

- Transdev: después de grandes pérdidas en venta a FlixBus

- FlixBus ( FlixBus y FlixBus y FlixBus): su capacidad de financiación le permite subsistir adquiriendo lo que queda de las demás en cuasi monopolio.

Quién ha enjugado estas pérdidas?, ¿para esto se liberaliza el mercado?, ¿en que se beneficia al ciudadano?.

Un análisis serio y mínimamente riguroso de la situación pone de manifiesto que los precios de servicio ofertados son irreales, que tienen por finalidad captar cuota de mercado (para lo que usan y abusan de su gran capacidad de endeudamiento y financiación como empresas públicas o mixtas) y eliminar a los competidores ( cuyo tamaño medio es mucho menor y en consecuencia su capacidad de endeudamiento).

Una vez más está en juego la persistencia de un modelo de transporte público de viajeros y ello porque unos grandes operadores quieren acceder a una parte de este mercado sin restricciones y sin condiciones para así poder imponer las suyas, olvidando que el centro del modelo no son las empresas sino los ciudadanos y el objetivo garantizar su derecho a la movilidad, las empresas no son más que uno de los instrumentos.

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

Como organización sectorial , consideramos esencial que la regulación y el modelo de organización del transporte permita responder y garantizar las necesidades de movilidad de los ciudadanos, especialmente de los que viven en las zonas menos favorecidas, en especial en las zonas rurales o de débil tráfico. Eso que eufemísticamente llaman algunos la España vacía, que no es sino la España sin industria y servicios.

El transporte interurbano de viajeros en autobús es el medio único de transporte público en la mayor parte del territorio de Galicia, y esencial para garantizar el derecho a la movilidad de las personas, en especial en las áreas rurales, que constituyen más del 80% del territorio y que se caracteriza por la baja densidad de población, la dispersión de los asentamientos (2, 7 millones de habitantes se reparten en más de 37 mil lugares que componen los 313 ayuntamientos de Galicia ) y un alto envejecimiento de la población.

## **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

**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**

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)**

En el sistema español es posible que la competencia se suscite, no solo inicialmente en el concurso, sino también, durante la prestación del servicio, al concurrir varios operadores, pues es posible que los tráficos sean compartidos (caso de Galicia). Hablar de líneas no nos es correcto, pues el servicio concesionado puede ser lineal o zonal. Debiera de hablarse de tráficos

El transporte es un servicio público, que no debe responder al interés comercial de las empresas sino al objetivo de dar satisfacción al derecho a la movilidad de todos los ciudadanos, con independencia de donde residan, donde trabajen, estudien, etc..

Que la administración pública, cuya actuación debe estar presidida por el interés general, sea quien decida (consultando operadores, usuarios, administraciones, etc.), cuales son los servicios de transporte a prestar (condiciones y nº de expediciones, calendarios, horarios, etc.) es más eficaz e idóneo, a todas luces, a que estos sean fruto de la decisión de una o varias empresas privadas cuyo lícito objetivo es maximizar sus beneficios.

Las deficiencias del sistema de contratación o las irregularidades en el funcionamiento del sistema concesional, no guardan relación alguna ni son imputables al servicio de transporte en sí mismo, en todo caso, de existir (habrían de concretarse y analizar su origen o causa), serán imputables a la legislación de contratación pública (LCSP) o a quienes la aplican o gestionan estas concesiones (empresas y administración). Dicho de otro modo, cualquier modelo, incluso el más liberalizado no estará exento de problemas, de irregularidades y disfunciones (sin ir más lejos posiciones dominantes, prácticas de concertación de precios, dumping, etc.).

Efectivamente, es una opción y puede apostarse por liberalizar algunos servicios (los de más interés comercial, los más rentables) y sufragar con cargo al erario público los restantes. Es una opción que ya conocemos (caso Flixbus, Isilines, Oiubus) y también sus resultados después de más de una década, pero ello implicaría que el erario público tuviese que asumir el déficit de explotación de los restantes servicios (la gran mayoría), es decir, asumir el aumento de las partidas presupuestarias en esta materia. En todo caso ello no garantizaría, a medio y largo plazo un menor precio para el usuario de los servicios liberalizados. Basta ver lo que cuesta un billete de avión desde Santiago a Madrid (servicio liberalizado y avión siempre lleno).

¿Alguien ha cuantificado cual sería la partida a asumir por cada comunidad autónoma y por el Estado en caso de liberalizarse “los servicios que tengan interés comercial”? ¿podemos permitirnoslo? .

## **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**

2

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

1

**Los operadores de menor tamaño y los nuevos operadores tienen dificultades para cumplir con los requisitos de solvencia y experiencia de los pliegos**

4

**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)**

Las dificultades de las empresas de transporte de viajeros españolas para concurrir a procesos concursales y “obtener” concesiones de transporte de viajeros urbanas o interurbanas, no provienen del sistema concesional, sino de un problema estructural que es común al tejido empresarial español, su reducido tamaño y por ende reducida capacidad de todo tipo. Esta misma dificultad la tendrán para prestar un servicio liberalizado, más allá de que alguien les subcontrate para hacer km ( por cierto práctica de subcontratación que también se da en el sistema concesional español) para ello basta ver quien opera estos servicios en Alemania y Francia , y su tamaño.

Cierto que los retrasos en la publicación de nuevas convocatorias para cubrir las concesiones caducadas, los problemas identificados en la redacción de los pliegos y su judicialización son frecuentes en España (por cierto no solo en el transporte interurbano, sino al transporte urbano y a otros muchos servicios públicos de las distintas administraciones) y distorsionan el sistema.

Ello podría resolverse disponiendo, sanciones a los responsables de estas publicaciones en plazo, de la redacción de los pliegos, a los órganos de contratación, etc. por no cumplir con las previsiones legales. El hecho de que un funcionario, un responsable público no cumpla la Ley, no evidencia, ni puede llevarnos a firmar que el modelo de contratación se malo, sino que estos señores no cumplen con sus obligaciones y habrán de aplicarse las medidas ( administrativas o penales) previstas al efecto para que cumplan y de no existir estas, aprobar dichas medidas para evitarlo a futuro.

Las dificultades de las empresas de transporte de viajeros españolas para concurrir a procesos concursales y “obtener” concesiones de transporte de viajeros urbanas o interurbanas, no provienen del sistema concesional, sino de un problema estructural que es común al tejido empresarial español, su reducido tamaño y por ende reducida capacidad de todo tipo. Esta misma dificultad la tendrán para prestar un servicio liberalizado, más allá de que alguien les subcontrate para hacer km ( por cierto práctica de subcontratación que también se da en el sistema concesional español) para ello basta ver quien opera estos servicios en Alemania y Francia , y su tamaño.

Cierto que los retrasos en la publicación de nuevas convocatorias para cubrir las concesiones caducadas, los problemas identificados en la redacción de los pliegos y su judicialización son frecuentes en España (por cierto no solo en el transporte interurbano, sino al transporte urbano y a otros muchos servicios públicos de las distintas administraciones) y distorsionan el sistema.

Ello podría resolverse disponiendo, sanciones a los responsables de estas publicaciones en plazo, de la redacción de los pliegos, a los órganos de contratación, etc. por no cumplir con las previsiones legales. El hecho de que un funcionario, un responsable público no cumpla

la Ley, no evidencia, ni puede llevarnos a firmar que el modelo de contratación se malo, sino que estos señores no cumplen con sus obligaciones y habrán de aplicarse las medidas ( administrativas o penales) previstas al efecto para que cumplan y de no existir estas, aprobar dichas medidas para evitarlo a futuro.

## **Envío de la respuesta**

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

José Carlos Garcia Cumplido