
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)

España, Aragón, Cataluña , La Rioja, Comunidad de Madrid, Comunidad Foral de Navarra, País Vasco, Comunidad Valenciana

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

nuestra empresa realiza servicios regulares en autobús y autocar urbano e interurbano

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

Somos operadores de líneas regulares urbanas, e inter urbanas de corto, medio y largo recorrido. Transportamos viajeros entre diversas comunidades autónomas con muchas rutas enlazadas entre ellas y con una flota de más de 100 autobuses que se coordinan entre sí. nuestro ámbito operativo nos lleva a comunicar sobre las 400 localidades diariamente de Cataluña, Aragón, Valencia, Navarra, País Vasco, y Madrid.

Valoración general del sector

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

5

Los servicios de autobús interurbano están suficientemente conectados con otros servicios de transporte de viajeros (por ejemplo, ferrocarril, avión, autobús urbano, metro...)

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

0

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)

El actual sistema es competitivo y con muy alta calidad de servicio. los precios son muy asequibles y no cuesta nada al contribuyente, excepto las líneas rurales o de débil tráfico que lógicamente, a través de las C.A., mediante contratos programa, se pueden sustentar. Gracias al autobús regular, la España vacía, tiene un servicio "social", que les permite poder vivir en poblaciones rurales que sólo tienen el autobús para sus necesidades de servicios. no tienen cajeros, no tienen médico, pero gracias al bus, pueden desplazarse a su capital comarcal. el sistema concesional español, es un ejemplo de combinación de tráficos rentables con tráficos no rentables y desde nuestro punto de vista, los tráficos zonales, mejoran la calidad del servicio prestado y favorecen la cohesión territorial, con unas tarifas muy competitivas. Entendemos que el modelo actual de servicio prestado mediante integración de líneas o mediante una red de líneas en exclusividad, garantiza la competitividad al haber concursos por el mercado y le da una seguridad al contratista de poder ofertar un servicio adecuado en la zona que trabaja y las líneas rentables ayudan a las no rentables a aguantar el sistema concesional.

entendemos que en el futuro los nuevos mapas concesionales deben de tener en cuenta el factor de despoblación. deben de tener en cuenta que gracias a las conexiones de buses interurbanos muchas de ellas de muy baja ocupación, este tipo de servicio cohesionan todo el territorio nacional.

Además la calidad en general de la flota de autobuses española de las más jóvenes de Europa y en su conjunto, por las tarifas baratas y calidad del material rodado, de las mejor valoradas de toda Europa (Eurovarómetro 2017) y según encuestas del propio Ministerio de Fomento. El año 2019 hemos tenido o víctimas en la carretera en autobús, cosa que dice mucho a favor de éste medio de transporte, con una estabilidad laboral de las más altas por sectores.

El autobús llega donde el ferrocarril no puede llegar gracias a su capilaridad, y gracias a las concesiones zonales garantiza a los viajeros una estabilidad de servicios a diferencia de la mayoría de países europeos que no tienen el nivel de calidad de líneas regulares que ofrece nuestro país que sólo atienden tráficos rentables con mucha oferta pero los que no lo son, tienen tarifas mucho más caras con menor oferta de expediciones.

El usuario valora la buena coordinación existente entre los diferentes servicios prestados por los operadores. valora también las tarifas económicas que tienen los operadores, valoran también las estaciones de autobuses e intercambiadores conectados y entendemos que una liberalización del sistema concesional no aportaría mayor calidad ni los usuarios ganarían más servicios costando a las arcas públicas mucho dinero que ahora con el sistema de concesiones no tiene coste público. Si vemos lo que ha pasado en Alemania o Francia que han liberalizado el transporte público en autobús, al final se ha quedado prácticamente 1 sola empresa dominando todo el sector generando una situación de oligopolio, reduciendo servicios, bajando la calidad de los mismos y con unas condiciones laborales mucho peores que las anteriores.

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
0

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
0

Existe un problema de concentración excesiva del sector en unos pocos operadores
0

Los operadores de menor tamaño y los nuevos operadores tienen dificultades para cumplir con los requisitos de solvencia y experiencia de los pliegos
0

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)

No vemos que el actual sector del bus interurbano presente problemas de competencia. El sistema de líneas regulares funciona muy bien a través de una competencia regulada con contratos de servicio público gestionado a través de concesiones y su funcionamiento es imprescindible para llegar a todas las poblaciones de España, vertebrando el mapa concesional todo el País.

Las licitaciones existen y los operadores competimos por el mercado, no en el mercado y los contratos se adjudican mediante licitaciones abiertas y públicas y, a diferencia de país como Francia o Alemania, en España no existe una situación de oligopolio. La media nacional es inferior a dos contratos por empresa contratista, existiendo más de 1.400 contratos de concesiones en España y con una red de estaciones de autobuses repartida por toda España que permiten el acceso a todas las líneas regulares existentes con precios públicos controlados por las diferentes administraciones públicas.

Envío de la respuesta

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

José M^a Chavarría Homedes