

---

## 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, Andalucía, Aragón, Principado de Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Extremadura, Galicia, La Rioja, Comunidad de Madrid, Region de Murcia, Comunidad Foral de Navarra, País Vasco, Comunidad Valenciana

**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. Esto incluye también las concesiones de carácter no general pero regular: transporte escolar, transporte laboral, etc.

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

Mi carrera profesional se ha centrado desde hace más de 15 años en la realización de proyectos de transporte y movilidad a todas las escalas, tanto en España como en el extranjero. Asimismo, he trabajado en distintas empresas operadoras de autobuses, por lo que conozco bien el sector.

## Valoración general del sector

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

2

**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**

3

**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)**

Las distintas administraciones deben analizar los sistemas de transporte que existen actualmente, ya que en muchos casos se encuentran obsoletos y no responden a las necesidades de los usuarios y de los potenciales usuarios. Un rediseño de la red, adecuándola a las necesidades actuales, conseguiría aumentar la demanda y reducir los déficits de explotación.

La implementación de un servicio de transporte a la demanda realmente ágil debería ser otra de las prioridades de las distintas administraciones, de manera que las localidades con poca población puedan tener un servicio de transporte público, ya que es uno de los servicios esenciales a los que necesita tener acceso toda la población.

En ningún caso se debe asumir el déficit de explotación por los presupuestos públicos mientras se liberalizan las líneas más rentables, ya que se produciría una socialización de las pérdidas y una privatización de los beneficios que descompensarían el sistema de financiación de cualquier administración. Se debe considerar modelos distintos de gestión (concesiones más cortas, mayor nivel de control sobre la calidad del servicio, empresas públicas) de manera que se gestione cualquiera de los corredores de manera más flexible.

## **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**

4

**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**

**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)**

El proceso de judicialización que se ha producido en los últimos años está detrás de la lentitud a la hora de renovar las concesiones. La denuncia sistemática de los pliegos debería tener una respuesta rápida y clara, ya que los procedimientos se alargan en detrimento de un mejor servicio a los usuarios.

Cambiar el modelo de gestión hacia una mayor flexibilidad de los servicios mejoraría notablemente la calidad del mismo y facilitaría a la administración el control de las rutas, flota y condiciones generales del servicio, en vez de tener que esperar un mínimo de 10 años a poder hacer cambios en las condiciones contractuales de la concesión.

**Envío de la respuesta**

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

M. Serrano