
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)

Todas las rutas y el sistema en general

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 experto, el conseguir que se cumpla tanto el espíritu de la LOTT del 87 y del Reglamento CE del 2007 que venía a refrendar los principios de la LOTT vigente en ese momento y al tiempo defender a los viajeros de este modo de la poco dudosa "captura del regulador" que se vive desde al menos finales del 2006 con el Protocolo del Ministerio de abril de 2007 y ya antes con la prórroga por 25 años de 2003 de la Generalidad de Cataluña

Valoración general del sector

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

3

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

3

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

2

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)

Con carácter general se requiere de una revisión de los servicios actuales y es impresentable que las AA.PP. competentes no lo hayan hecho desde hace muchos años y más cuando era un dato que a partir de 2007 y en 2012 como tarde las concesiones caducarían

La conexión de los servicios es razonablemente buena pero es un caso individual ciudad por ciudad

Por razones de limitaciones de velocidad y de falta de competencia que mantiene precios cuando menos un 20% superior a los razonables con carácter general y que puede llegar a cerca del 40% en no pocos casos

No sí se diese una real competencia por el mercado y no la falacia que se ha dado y sigue dándose que limita la competencia para ser la licitación lo más próxima posible a una convalidación administrativa desalentadora de la competencia vía peso de criterios de valoración sujeta a juicios de valor.

Lo racional sería lo indicado de con cargo a los Presupuestos, pero alternativamente la subvención cruzada dentro de la concesión era una solución práctica razonable en imposibilidad de la teóricamente mejor, pero el desgaje de las concesiones a mayor gloria de las competencias de las CC.AA. sin que ello sea obligado, está logrando hacer inviables lo desagregado y lo que resta tras los desagregamientos de los servicios parciales intra autonómicos de las concesiones estatales.

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

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

5

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

5

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

3

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

3

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

Por la falta histórica de licitaciones reales y la captura del regulador que se está dando desde antes del 2007 fecha del teórico inicio de las licitaciones de la competencia por el mercado.

Se da una total o casi captura del regulador y basta ver las prorrogas, los pliegos, los criterios de valoración, etc. así como en su día los informes de la CNC, el requerimiento de la Comisión Europea, las sentencias de los Tribunales, etc. para verlo y la consolidación de los cinco años de las concesiones del Consorcio Regional de Transportes de Madrid es ya lo ultimo que faltaba en ese camino abierto en 2003 por la Generalidad de Cataluña por razones nunca suficientemente explicadas.

La concentración es un tema histórico y de compras de forma que hoy los dos primeros operadores de concesiones son de capital británico (ALSA - NEXT CONTINENTAL HOLDING) y mexicano AVANZA (ADO mobility) con ARRIVA (capital hoy aun de los ferrocarriles alemanes en trance de desinversión) como un tercer o cuarto gran operador pero que licitaciones como las previstas por la LOTT del 87 y el Reglamento CE 1370/2007 resolverían sin que esa concentración en un sistema concesional sea un problema que sí lo sería ante una liberalización del sistema.

El problema no es el cumplimiento de los requisitos de participación, sino los pliegos con sus criterios realmente decisorios de la adjudicación basados en juicios de valor cuya única justificación en muchos casos es facilitar una adjudicación acorde al criterio del adjudicador normalmente continuista y eso varía también con la Administración competente

Puede ser un elemento distorsionante sobre todo cuando no son de competencia y titularidad pública y por ello pueden utilizarse como mecanismo de control.

Envío de la respuesta

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

Manuel Panadero López