

---

## 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, Galicia

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

Interurbanos del área de Vigo, por extensión de Galicia, así como discrecionales o líneas de largo recorrido que presten servicio al área de Vigo.

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

Afición al transporte público y a la movilidad, que es entendida como clave para organizar el funcionamiento de una comunidad de habitantes y especialmente el de una ciudad. Esta afición se plasma a través del uso y conocimiento de los sistemas de transporte público del área de Vigo e interés por los mismos siempre que se viaja; spotting (fotografía) aficionado a medios de transporte (especialmente autobuses), trabajo en la app Moovit (esencial y clave también para el futuro de la movilidad desde nuestro punto de vista), y en un blog ([mistervigo.blogspot.com](http://mistervigo.blogspot.com)) sobre estos y otros asuntos.

## 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...)**

2

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

## **transporte**

1

### **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)**

Cabe destacar que mis respuestas están centradas en el área de Vigo, que es l que conozco de primera mano, aunque soy consciente de que en otras zonas del Estado pueden estas mismas cuestiones obtener distintas calificaciones.

Respecto a la conectividad del transporte interurbano con otros servicios decir que es una carencia importante, que para mí falta también visión de futuro (previsión demográfica, demandas reales de movilidad, modelo de sociedad, o nuevas tecnologías aplicadas al transporte, como Hyperloop, si cabe más importante dentro de poco que el AVE).

Sobre la competencia del autobús interurbano cabe destacar que en Vigo solo se da efectivamente en dos casos: la relación de tráfico Vigo-Pontevedra y las relaciones Vigo-O Morrazo. En el primero, el tren es un competidor eficaz, aunque hay una diferencia de precio abismal que acaba beneficiando al autobús (en concesión del Grupo Monbus). En cuanto a las conexiones con la península de O Morrazo hay que decir que el autobús generalmente es más lento (por no adaptación de los recorridos y paradas a las nuevas relaciones de tráfico) pero es el único medio válido para llegar a puntos concretos, pues la otra opción solo vale para comunicar los puertos de Cangas (centro de la villa) y Moaña (ídem) con el de Vigo, también en el centro de la ciudad, aunque el trayecto por mar sea más rápido y (generalmente) cómodo. No hay absolutamente ninguna diferencia de precio en estas relaciones gracias al plan de transporte metropolitano impulsado por la Xunta de Galicia.

En otros casos donde sería posible incluso establecer una red de cercanías o incluso un metro ligero aprovechando parte de las vías actuales no está nada desarrollado, y no hay ninguna otra alternativa al autobús interurbano.

Por último, decir que a pesar del actual sistema concesional, hay concesiones que tienen tramos comunes y compatibles entre sí. El problema es que la administración no contribuye a explotar y mejorar esta ventaja, pues hay un caso claro en los autobuses Vigo-O Porriño. Para esta relación de tráfico directa hay hasta 4 concesiones que cubren más o menos el mismo recorrido en el mismo tiempo, el problema es que los horarios no están para nada sincronizados y coordinados desde la administración...

## **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**

4

**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**

4

**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

## **Envío de la respuesta**

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

Mr. Vigo