
Su información

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

Otros

Justificación del interés del participante

Seleccione el ámbito geográfico de interés para el particular o institución representada (seleccione una o varias opciones)

España

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

OCU es la organización de consumidores y usuarios, por lo que estamos interesados en el tema. Hemos publicado un artículo en nuestra revista Compra-Maestra en julio de 2019 donde tratamos el tema y el sobre coste que están pagando los usuarios de líneas cuya concesión está caducada frente a aquellas que se han concedido en los últimos años.

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

4

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 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)

En aquellas rutas no rentables, pero que sirven a un propósito de utilidad pública, abogamos por un sistema transparente, en el que, tras un análisis de ingresos y costes de dicha ruta, queden patentes las necesidades de subvención de dichas rutas.

Un sistema que agrupe a rutas rentables con otras no rentables acaba confundiendo los costes de cada ruta y propicia transvases de recursos entre líneas hacia las más rentables.

Además, no es justo que los usuarios de líneas rentables paguen un sobrepago por rutas que no están usando, aparte que este sistema puede acabar produciendo, tras subidas de precio en las líneas rentables para cubrir pérdidas en la no rentables, que menos usuarios usen las rentables, entrando a su vez en déficit, ampliando el problema. Otras estrategias podrían ser no mejorar servicios en las líneas rentables para incrementar sus ingresos, con los que enjugar las pérdidas de las deficitarias, perjudicando así a los usuarios de las líneas rentables.

Por todos estos motivos, consideramos mejor que las rutas no rentables deban ser subvencionadas, pero sólo tras un análisis riguroso de la cuantía de las pérdidas en las que se incurre, de modo que el coste sea transparente para la ciudadanía.

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

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

NS/NC

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

4

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

No sólo hay una concentración que empieza a ser preocupante en el sector, sino que se está

incrementando la concentración en los últimos años. Las pequeñas y medianas empresas se han de refugiar en rutas autonómicas, generalmente del ámbito geográfico donde se crearon, muchas veces menos rentables y replicando, allí, prácticas de eliminación de la competencia.

OCU no está en contra del sistema de concesiones actual, porque una liberalización completa seguramente produciría cierres de líneas en zonas con escasa población o donde esta estuviera muy diseminada. El autobús cumple una función de vertebración social y territorial con la que no compite ningún otro medio de transporte público.

No nos oponemos, sin embargo, a que haya competencia en líneas muy rentables y donde una situación concesional desemboca en un monopolio con altos beneficios para el concesionario y donde los usuarios se podrían beneficiar de una competencia en precios que no dañase las otras variables (frecuencia de servicios tanto dentro de cada día como según los distintos días de la semana

o de épocas especiales, calidad del servicio, seguridad, etc.).

Si se mantiene un servicio de concesiones consideramos urgente, no obstante, un análisis de las rutas existentes, buscando que se adapten a las necesidades actuales y del futuro previsible de los usuarios. Cuando se crearon las rutas, la movilidad de la población era muy diferente de la actual. No sólo porque ahora la gente reside en distintos lugares que hace años, sino por la apertura o cierre de servicios públicos (escuelas, centros de salud, etc) o privados (centros comerciales, polígonos industriales, etc.) y es necesario responder a los cambios que se han producido. Una vez se conozca la movilidad de la población, se puede diseñar una red de transporte interurbano de viajeros, en la que el autobús, junto con el resto de modos de transporte público, den respuesta a las necesidades de movilidad, procurando promover un menor uso del vehículo privado.

Envío de la respuesta

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

OCU (Organización de Consumidores y Usuarios)