

---

## 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)**

Comunidad de Madrid

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

Soy experta en transportes publicos, de nacionalidad francesa pero ubicada en Madrid. Trabajo como freelance a nivel internacional sobre asuntos relacionados con los transportes y la movilidad. Estoy trabajando desde hace muchos años sobre los temas del transporte publico, organizacion del mercado del transporte (formal y informal, servicios privatizado o publicos) licitaciones de servicios de transporte, nivel de servicio y operaciones, etc. Mi interés aqui es meramente exponer los riesgos de una competencia mal gestionada, y las oportunidades para las autoridades de transporte y los ciudadanos en terminos de calidad del servicio de buses interurbanos sobre el territorio español.

## 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...)**

3

**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:**

NS/NC

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

Las rutas/areas con y sin interés comercial se tendrían que licitar y financiar juntas, lo cual permitiría a las administraciones públicas no tener que subvencionar las rutas no comerciales. Este sistema de "batch tendering" (licitación de grupos de líneas comerciales y no comerciales juntas) existe en muchos países europeos y es muy exitoso. Competir por la misma ruta es un sistema que no ha sido tan exitoso como previsto para varios modos de transporte a lo largo de los años, desde la privatización de British Rail (unos de los primeros ejemplos en Europa) hasta ahora.

Por otra parte, las administraciones públicas (y las más locales posibles) son las entidades idóneas para decidir cuáles son las rutas o necesidades de los usuarios, como previsto por ley europea (Article 5(3) of the Treaty on European Union (TEU) and Protocol (No 2) on the application of the principles of subsidiarity and proportionality). Si "las administraciones públicas toman decisiones que no responden a las necesidades de los usuarios", como organismo público, la CNMC podría ponerse como objetivo mejorar su colaboración con ellas para que la apertura a la competencia en España sea óptima.

## **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**

NS/NC

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

NS/NC

**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**

NS/NC

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

Una buena regulacion del sector (tarifas establecidas a nivel nacional, con posibilidades de adaptarlas a niveles mas locales) y un formato unificado de licitaciones y pliegos establecidos a nivel nacional son herramientas que pueden ayudar las autoridades de transporte a nivel local. Por experiencia, los problemas de "profesionalizacion" expuestos aqui (retrasos de publicacion, redaccion de pliegos) se podrian resolver de forma bastante rapida y sencilla, por ejemplo gracias a formaciones y a herramientas puestas a disposicion por el nivel nacional. Se deberian valorar cuales son las soluciones a estos problemas antes de pensar en cambiar todo un sistema.

## **Envío de la respuesta**

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

Stephanie Priou - Ubiquity Consulting