
Su información

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

Operadores de autobuses interurbanos

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)

Servicios públicos de transporte regular interurbano de viajeros por carretera, en España, de titularidad estatal y autonómica. En todo tipo de distancias y segmentos de movilidad atendidos (servicios de larga distancia, regionales, metropolitanos y cercanías).

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

ALSA es una compañía operadora de servicios de movilidad de personas implantada en España y también a nivel internacional. Es actualmente el principal operador de transporte interurbano de viajeros en autobús en nuestro país, gestionando contratos de servicios en el ámbito estatal (titularidad del Ministerio de Fomento) y en todas las Comunidades Autónomas.

Nuestra compañía considera de alto valor y gran interés el estudio que ahora inicia la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). La actividad del transporte interurbano de viajeros afronta actualmente retos e interrogantes muy importantes, en gran medida relacionados con cuestiones regulatorias sobre la ordenación de los servicios, la competencia entre modos de transporte en un único mercado de producto, y la sostenibilidad a medio-largo plazo del modelo de movilidad. Cuestiones todas ellas que demandan un análisis como el que desarrolla la CNMC.

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

0

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)

El modelo concesional ha garantizado históricamente en España la disponibilidad de un servicio de transporte en autobús de óptima calidad, con unos niveles de oferta sin parangón en el resto de Europa en términos de volumen y a unos precios extremadamente competitivos.

En los países de nuestro entorno el ferrocarril tiene un evidente protagonismo en el transporte terrestre, en particular para la prestación de servicios sujetos a obligaciones de servicio público. En España, la situación es diferente, y la universalidad del servicio de transporte terrestre se ha garantizado fundamentalmente por servicios de autobús, dada la escasa capilaridad de la red ferroviaria. Todo análisis del modelo vigente debe tener en consideración este hecho.

El modelo español se ha construido a partir de subvenciones cruzadas internas, desde los tráficos y rutas de interés comercial hacia otros deficitarios agrupados en una misma concesión. El modelo ha sido un éxito, garantizando la universalidad de un servicio de calidad sin suponer una carga para la hacienda pública. En el caso de los contratos de titularidad estatal, además, a coste cero para la Administración.

En España, la competencia entre el ferrocarril y el servicio de autobuses ha existido siempre. Además, existe “competencia por el mercado” para la prestación de servicios interurbanos en autobús en forma de licitación para la adjudicación de concesiones.

Contrasta esta situación con la explotación del transporte público terrestre por empresas ferroviarias públicas con derechos exclusivos, modelo preponderante en Europa. Sólo recientemente se ha introducido competencia en países como Francia o Alemania, en forma de servicios de autobús alternativos a los servicios ferroviarios, cuando en España esta competencia ha existido siempre.

Más allá, el sistema español de movilidad está sufriendo una gran transformación, llamada a profundizarse en los próximos años, lo que genera una decisiva incertidumbre en la determinación de la demanda futura de servicios de transporte interurbano en autobús.

Así, se hace absolutamente necesaria una redefinición del actual mapa concesional para adaptarse a las nuevas demandas de movilidad teniendo en consideración la evolución de los distintos modos de transporte. Este proceso debe realizarse atendiendo a una dimensión multimodal, ante la existencia de mercados únicos de movilidad desde la perspectiva del viajero.

Existe una creciente competencia de la aviación low cost, de los nuevos servicios de movilidad soportados por plataformas digitales y, especialmente, del transporte ferroviario de altas prestaciones. Éste último se ha beneficiado de cuantiosas inversiones (el plan de desarrollo de la red de altas prestaciones implica una inversión superior a los 50.000 millones de euros) para la mejora de las infraestructuras. El modelo de liberalización para los servicios ferroviarios comerciales en España, una vez más diferente del seguido en otros países de nuestro entorno, está llamado a incrementar exponencialmente la oferta de servicios ferroviarios, al tiempo que empieza ya a generarse una drástica reducción de precios.

La competencia intermodal actualmente se está concentrando en las rutas más densas, las más rentables, aquellas que tradicionalmente han generado a los concesionarios de autobús los beneficios para financiar los servicios deficitarios. A medio plazo, esta competencia se verá incrementada sobre el conjunto de corredores comerciales comprometiendo la viabilidad del sistema actual, donde los concesionarios de autobús soportan la totalidad del riesgo de demanda.

En relación con los servicios de interés económico general, la prioridad debe ser garantizar la disponibilidad de financiación para los mismos. Hasta ahora, ésta ha provenido del conjunto de usuarios. El sistema ha funcionado bien; no obstante, la evolución de la movilidad, y la creciente competencia intermodal, exige un análisis de la sostenibilidad del modelo actual.

Otras cuestiones

El sector del autobús interurbano presenta problemas específicos de competencia

0

La gestión actual del sistema concesional favorece a las empresas titulares de las concesiones

0

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

0

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

0

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

0

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)

Es necesario manifestar que el acceso a la gestión de contratos sujetos a obligaciones de servicio público en España es altamente competitivo, a diferencia de lo que ocurre en la mayor parte de los países de nuestro entorno, lo que queda patente en base al número de empresas licitadoras y las condiciones extremadamente competitivas en que son

adjudicados los contratos, tanto a nivel estatal como en las Comunidades Autónomas. En todo caso, las preguntas que plantea la CNMC demuestran un excesivo foco en la competencia intramodal, que ignora la realidad del mercado español de transporte terrestre. Así, se ignora la relevancia de la competencia intermodal que ha caracterizado históricamente al mercado español frente a la realidad de los países de nuestro entorno, lo cual es una limitación dada la existencia de un único mercado de producto en la movilidad interurbana, desde el punto de vista del mercado y el cliente. El mercado español siempre ha sido más competitivo al no existir una reserva del transporte terrestre para el operador ferroviario público nacional. El mercado español de la movilidad interurbana sigue siendo más competitivo que los mercados francés o alemán, en los que la entrada de operadores de servicios interurbano de autobús ha generado una primera competencia, aunque muy limitada en volumen en comparación con la existente en España. Además, en relación a las primeras experiencias de competencia desregulada en el transporte doméstico en autobús que estamos observando en Europa (Alemania, Francia...), existen evidencias de numerosos corredores en que la aparente liberalización ha consolidado operadores únicos con poder de mercado.

Los nuevos servicios de movilidad, soportados por plataformas digitales, han incrementado la competencia en los servicios interurbanos, una tendencia que está llamada a incrementarse en los próximos años. Adicionalmente, y de manera fundamental, la evolución del mercado ferroviario en España, está incrementando acusadamente la competencia en las principales rutas del país. La apertura inminente de la competencia en los servicios comerciales ferroviarios y la reacción competitiva del operador incumbente creando un producto de bajo coste, tendrá un gran impacto sobre los servicios interurbanos coincidentes de transporte en autobús. El estudio de la regulación del transporte interurbano por carretera debe considerar necesariamente, de forma diferenciada, aquellos corredores en que existe una competencia intermodal con el ferrocarril.

Por otra parte, se ignora que muchas de las rigideces existentes en el transporte interurbano en autobús derivan de la propia configuración regulatoria del mismo, fundado en la existencia de concesiones que paquetizan servicios rentables con servicios deficitarios, a fin de financiar estos últimos con los ingresos de los primeros. Estas rigideces existen también a la hora de adecuar/evolucionar las concesiones de autobús a los nuevos entornos competitivos, justificando el rediseño de un nuevo mapa concesional que dé respuesta a las demandas de movilidad actuales al tiempo que se acomete la necesaria aprobación de una nueva Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del transporte público.

Nuestro sistema concesional ha permitido, hasta el momento, universalizar el servicio de transporte, cohesionar el país y garantizar la movilidad en todo el territorio nacional, en beneficio de los ciudadanos. El análisis de la competencia intermodal sólo resulta posible a partir del reconocimiento del modelo.

En este marco, entendemos que en España existe competencia en el mercado, entre diferentes modos de transporte, y “competencia por el mercado”, competencia real y efectiva, como demuestran las últimas licitaciones.

Por tanto, el reto del transporte terrestre en España no es la competencia, mucho más intensa que en el resto de Europa, sino la sostenibilidad del tradicional modelo de financiación de los servicios de interés económico general.

Envío de la respuesta

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

Transportes Bacoma SA

