
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)

Cantabria

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

Toda clase de rutas, itinerarios y servicios de transporte en autobús y autocar dentro de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

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

La “UNIÓN PATRONAL DE AUTOTRANSPORTE DE VIAJEROS DE LA PROVINCIA DE CANTABRIA-UPAVISAN” es una Asociación profesional integrada por todos aquellos miembros, personas físicas o jurídicas, que en calidad de empresarios transportistas con vehículos propios, prestan servicios en el transporte colectivo de viajeros por carretera en cualquiera de sus ramas dentro de la Comunidad Autónoma y provincia de Cantabria, comprendiendo actualmente en su seno a 28 empresas, que dan empleo alrededor de 500 trabajadores; habiendo intervenido en la concertación del Convenio Colectivo que rige específicamente para Cantabria durante 2.019-2.023 (BOC nº. 244 de 20-12-2.019) y estando afiliada a la Confederación Española de Transporte en Autobús-CONFEBUS. Entre sus fines estatutarios están representar, gestionar, defender, promocionar y proponer los intereses profesionales de sus afiliados, tanto generales como comunes, especialmente los relacionados con Administración, instituciones públicas y sindicatos.

Valoración general del sector

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

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

4

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:

Debería recaer sobre el conjunto de usuarios del transporte interurbano, agrupando las líneas rentables y no rentables de forma que el coste se reparta entre los viajeros

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

El mercado español, y cántabro, tiene organizado un servicio competitivo de buena calidad a precios muy accesibles, garantizando la cohesión y conexión interterritorial con nulo o escaso coste para las Administraciones concurrentes.

España ha conseguido la red continental más amplia y eficiente de autobús, conectando diariamente + 8.000 poblaciones, sin dejar desprovisto de acceso a línea a ningún núcleo con + 50 habitantes. Los transportes regulares interurbanos se sujetan a obligaciones de servicio público y sus operadores privados accedieron al contrato de servicio público vía licitación. Igual cabe decir en Cantabria.

Esta consecución se funda en la acertada simbiosis de tráficos rentables con otros deficitarios bajo un mismo contrato, con lo cual la explotación de aquéllos compensa la falta de rentabilidad de éstos, consiguiéndose que todos los servicios se presten con una tarifa media accesible para los usuarios en condiciones de calidad y seguridad muy aceptables, con nulo o escaso coste para la Administración concedente.

A ello ha contribuido decididamente la exclusividad temporal que se garantiza al contratista en la prestación del servicio en tales tráficos. De haber competido con otros operadores en los tráficos rentables, éstos dejarían de actuar como compensación de los no rentables y por ende los deficitarios supondrían una sobrecarga económica y social para las arcas públicas. Un cambio del modelo actual implicaría una modificación de toda la política de nuestra red de transportes, caracterizada hasta el momento por un alto nivel de eficacia y calidad en la gestión como prestación del servicio sin suponer una merma de los recursos públicos.

La distribución irregular de la población, tanto a nivel estatal como regional, condiciona la organización de estos servicios, haciendo probablemente necesario coordinar y actualizar los mapas concesionales para reorganizar y modernizar muchos itinerarios, si bien España, con el vigente sistema, es el segundo país de la UE donde los usuarios mejor valoran sus servicios de transporte en autocar (83% de satisfacción Eurobarómetro 2017) y evalúan positivamente la calidad de los servicios regulares de ámbito nacional (7,14/10 según encuestas del Ministerio de Fomento).

La vasta y ramificada configuración del sistema concesional actual ha consolidado en el

Sector un empleo de calidad, estable, afincado al territorio, con condiciones salariales favorables y acordes a un nivel de cualificación profesional elevado en comparación con otras actividades terciarias (Convenio Colectivo Cantabria 2.019-2.023), lo que contribuye a fijar negocios prósperos y sostenibles y por ende detener la despoblación rural que puede encontrar en la prosecución del sistema actual de movilidad interurbana un elemento primordial, bienhechor y no despreciable de vertebración territorial, fomento económico, seguridad laboral, asentamiento poblacional y paz social en España.

La elevada competitividad de los precios de billetes y su estabilidad tarifaria en momentos de alta demanda favorecen el acceso a esta modalidad de transporte. Somos también buen ejemplo en desarrollo de billetes multimodales.

La estabilidad del vigente sistema concesional repercute en el rejuvenecimiento de la flota de vehículos (la más más joven de la UE), a lo que contribuyen también las medidas socioeconómicas de sostenibilidad y eficiencia energética y el control de la Administración sectorial sobre la oferta, pues el vigente régimen concesional impulsa, agiliza y garantiza vehículos más nuevos prestando servicios en el mercado (Steer Davies Gleave, EU Coach Market 2016). La Administración concedente, mediante los pliegos administrativos y técnicos, exige vehículos más eficientes energética y ambientalmente, más retardado si se deja al libre arbitrio del mercado. Liberalizar no puede suponer la disminución de calidad, aumentar tarifas ni empeorar condiciones laborales, como sucediera en Francia y Alemania.

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)

No apreciamos problemas específicos de competencia en el sector español del autobús interurbano. La organización del mercado español de servicios regulares interurbanos se sustenta en la competencia regulada, mediante un sistema de contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones, que se ajusta plenamente al Derecho Comunitario y permite disponer de un marco de movilidad sumamente cohesionada, conectable y eficaz, dando acceso a todas las localidades a través de numerosas líneas (a nivel nacional como regional) y con precios muy económicos que aseguran el desplazamiento poblacional y coadyuvan a la vertebración extra e interterritorial.

Aunque la Comisión Europea (en su comunicación al Parlamento Europeo de 15-IV-2019 ante la Petición N° 0982/2018) dixit que las autoridades españolas han organizado procedimientos de licitación para la adjudicación de nuevas concesiones que han sido impugnados en los Tribunales, ello ha supuesto sin embargo prórrogas en la continuidad del servicio para evitar que las poblaciones resultase gravemente perjudicadas si se dejaba de prestar el servicio. A juicio de la Comisión, la competencia entre operadores por la prestación de los servicios públicos se garantiza en el marco de los procedimientos de licitación, al igual que el derecho de las partes implicadas a defender sus derechos ante la Justicia.

Apréciase además que el sistema español no introduce discriminación respecto de la empresa que aspira a contratar con la Administración. Los contratos se ofertan y adjudican mediante licitación pública, abierta y transparente, con libre concurrencia de cualquier empresa europea, que únicamente estará obligada a cumplir en España las exigencias señaladas por el Reglamento 1071/2009 si finalmente resulta la adjudicataria del contrato y, por ende, ha de comenzar a prestar efectiva y habitualmente servicios de transporte interior de viajeros en España. El sistema de adjudicación de los contratos, acorde al ordenamiento comunitario y español, brinda una briosa dinámica por competir en el mercado, como así lo demuestra la pluralidad de empresas concurrentes a la adjudicación de las últimas 28 licitaciones convocados por el Ministerio de Fomento (con una ponderación de 5 empresas por contrato), con ofertas tan competitivas que llevaban a una reducción media de hasta un 26,70% de la tarifa de partida establecida en el pliego concursal, cuando no a un incremento entorno al 43,86% en el número de expediciones sobre los inicialmente previstas en aquél, a lo que cabe sumar la propuesta de mejoras respecto a la calidad de los vehículos o en los servicios complementarios a los viajeros. Si a ello añadimos la taxatividad de la normativa española para la adjudicación directa de contratos, queda rubricada la garantía de libre concurrencia y competencia leal en este sector.

Medidas preventivas y supervisoras que descartan toda concentración de oferentes en la adjudicación de contratos de servicio público pues se considera una media nacional inferior a dos contratos por empresa contratista. Más allá de las plausibles sinergias en pro del fortalecimiento competitivo empresarial, dentro del país y con vistas también al mercado exterior, se estiman más de 1.400 contratos concesionales en España gestionados por casi 1.000 concesionarios. La empresa media española de autobuses posee 13 vehículos y hay 3.300 empresas operando en nuestro país. Y entre los diez operadores más relevantes dentro del transporte regular interurbano, juntos abarcan poco más del 30% de cuota de mercado.

Ni siquiera se observa limitación de la competencia cuando de la gestión y acceso a estaciones de autobuses de titularidad pública se refiere, puesto que su adjudicatario debe garantizar, salvo causa justificada, el libre acceso de la empresa interesada y los precios son públicos y supervisados por la Administración comitente. Todo lo cual enerva las virtuales críticas al sistema concesional.

Envío de la respuesta

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

UNIÓN PATRONAL DE AUTOTRANSPORTE DE VIAJEROS DE LA PROVINCIA
DE CANTABRIA-UPAVISAN