

---

## 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)**

Castilla y León, Extremadura, Galicia, 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) operación de líneas interurbanas**

## 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**

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)**

La legislación española debería ser un reflejo de la legislación europea en lo que a defensa de las PYMES de transporte se refiere, y no infinitamente más restrictiva como ocurre en la actualidad.

El REGLAMENTO (CE) No 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, en su Artículo 5 Adjudicación de contratos de servicio público, apartado 4, literalmente dice:

"4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público sea cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR, sea cuando tengan por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.

En los casos de contratos de servicio público adjudicados directamente a pequeñas y medianas empresas que no utilicen más de 23 vehículos, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado en menos de 2 000 000 EUR, o en el caso de la prestación anual de menos de 600 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros. "

Pues bien, el Derecho nacional español, limita dichas cifras a tan solo 100.000 € lo que en el mundo del transporte de viajeros es totalmente insignificante.

Si se quiere fomentar la competencia deben seguir existiendo PYMES de transporte de viajeros que sean rentables. En la mayor parte de España estas Pymes solo pueden ser mínimamente rentables si tienen acceso a servicios regulares de transporte (bien sean interurbanos, escolares o similar), ya que la mayor parte del año en la inmensa mayoría del territorio nacional (Castilla y León, Castilla la Mancha, Extremadura, Aragón, etc.) no existe trabajo suficiente de otro tipo (discrecional excursiones) como para poder atender a los costes fijos de estas empresas (amortización de vehículos y nóminas del personal de conducción).

La posibilidad de adjudicación directa por parte de las Administraciones en los términos que se recogen y permiten en la legislación europea, ayudaría a seguir teniendo (en España en general y en provincias con baja densidad de población en particular) un mercado competitivo en el que empresas Pymes de transporte de viajeros pudieran competir por el mercado en sus zonas de influencia.

De no ser así la inmensa mayoría de estas pymes desaparecerán, la oferta se contraerá, y por tanto el mercado se hará mucho menos competitivo de lo que lo es actualmente.

## **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

## **Envío de la respuesta**

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

Zamora Salamanca