
Su información

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

Justificación del interés del participante

Seleccione el ámbito geográfico de interés (seleccione una o varias opciones) España, Principado de Asturias, Cantabria, Castilla y León, Comunidad de Madrid, País Vasco

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

Líneas entre las principales capitales de las CCAA mencionadas (Bilbao, Donostia, Vitoria, Santander, Oviedo...)

Líneas con los Parques Tecnológicos de las capitales, tanto desde la capital de la provincia como desde capitales anexas (e.g. conexiones Bilbao - Miramon en Donosti, o Bilbao - Parque de Álava)

Líneas de conexión de las capitales con pueblos de interior. Citando por Provincias: Mioño, Rasines y Ramales de la Victoria (Cantabria); Medina de Pomar, Villarcayo (Burgos), Verín y pueblos de alrededores, Ourense (Ourense); Toledo, Madrid, zonas de la Sierra de Gredos

Líneas de conexión entre Bilbao y zonas de montaña o pueblos de montaña (por hobby)

Líneas de conexión entre Etxebarri y Bilbao centro

Valoración general del sector

En líneas generales, las rutas de autobús interurbano vigentes responden adecuadamente a sus necesidades de transporte

3

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

2

En general, los servicios de transporte interurbano en autobús son menos atractivos que los de otros medios de transporte

La existencia de varias empresas ofertando sus servicios sobre las mismas líneas mejoraría el atractivo del autobús frente a otros medios de transporte

0

La financiación del transporte en rutas o áreas sin interés comercial para las empresas privadas:

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)

Que las líneas más rentables se agrupen con líneas menos rentables considero que es la mejor manera de garantizar que las líneas menos rentables sigan existiendo. Estas líneas están vinculadas normalmente a pueblos alejados de núcleos urbanos que ya de por sí presentan dificultades de acceso (por citar algunos que me afectan directamente por lazos familiares: MEDina de Pomar (Burgos), Rasines (Cantabria) y Vilariño das Touzas (Verín). Zonas que muchas veces cuentan con recursos mucho más limitados que las grandes urbes para mantener las líneas.

Existe un riesgo innegable de que muchas, muchísimas líneas no rentables desaparezcan más tarde o más temprano si se las deja al amparo de presupuestos independientes de las AAPP. Son muchos los riesgos que enfrentan: recortes en cualquier momento (con lo dificultoso que luego resulta activar una línea de este tipo); debates sobre quién debe pagar cada línea (gobiernos regionales, autonómicos, nacional...) ante esta cambio que se propone; desabastecimiento ante la falta de compromisos contractuales (como los existentes) que garantizan que el servicio se suministra...

La mejor forma de garantizar que sigan existiendo me parece, sin lugar a dudas, la agrupación de líneas rentables con no rentables. Un sistema que además, como contribuyente, entiendo equitativo y razonable. Mediante concesiones que, estoy segura, pueden realizarse de una forma más óptima y con muchos aspectos que mejorar. Pero sus imperfecciones no la convierten en una opción errónea.

Al contrario, lo que me resulta preocupante y algo que puede tener muchas consecuencias negativas, sobre todo para medios rurales, es el cambio que se propone de descargar los gastos sobre los presupuestos de AAPP. Esto no asegura, a largo plazo, la existencia de estas líneas. Muchas de ellas el único medio de transporte para personas que viven en el medio rural (y hablo desde la experiencia de diversas situaciones familiares).

Creo que además, la actual situación climática exige que los viajeros optemos cada vez más por transporte público, y dicho crecimiento está ligado (entre otras cosas), a la existencia de una oferta de transporte amplia. Hablo, por ejemplo, de oferta para el traslado al trabajo a multitud de pueblos con industrias (Mañaria, Derio, Zumaia), o a parques tecnológicos (que en su mayoría no tienen líneas salvo desde su capital correspondiente, y a veces ni eso; a pesar de la enorme cantidad de gente que trabaja en ellas). Hablo también de que para practicar turismo, deportes al aire libre o escapadas, actividades casi siempre ligadas al desplazamiento en coche personal, exista una oferta que estimule el transporte público con un equilibrio razonable de coste - tiempo - flexibilidad.

En resumen, me gustaría destacar como ciudadana mi preocupación por la posibilidad que se plantea desde la CNMC, tras haber leído sobre el tema y entendiendo las imperfecciones del actual sistemas de concesiones. Un sistema que como contribuyente entiendo que es mejorable, y espero que se tomen medidas para mejorarlo. Pero un sistema el cual garantiza la existencia y servicios de las líneas menos rentables, de una forma razonable y justa a nivel económico.

Otras cuestiones

Indique la frecuencia con la que suele utilizar los siguientes modos de transporte para sus viajes interurbanos

- **Vehículo privado:** Más de 2 veces/semana
- **Vehículo compartido:** 1/2 veces/mes
- **Autobús:** Más de 2 veces/semana
- **Tren:** 1/2 veces/mes
- **Avión:** 1/2 veces/trimestre
- **Ferry/marítimo:** 2 o menos veces/año

¿Con qué empresas suele realizar sus viajes en autobús? (máximo 1.000 caracteres)
Bizkaibus (Bizkaia), Alsa (Cantabria, Asturias), Autobuses la Unión (Álava), Pesa (Gipuzkoa), Alsa (Burgos)...

Valore los siguientes aspectos de sus trayectos en autobús interurbano

- **Tarifa:** Indiferente
- **Frecuencia de las salidas:** Insatisfecho
- **Duración del trayecto y número de paradas:** Indiferente
- **Calidad, confort y seguridad:** Satisfecho
- **Relación calidad/precio:** Indiferente
- **Valoración global del servicio:** Indiferente

En su opinión, ¿cómo se verían afectados los siguientes aspectos si hubiera varias empresas ofreciendo sus servicios en la misma ruta?

- **Tarifa:** Empeoraría
- **Frecuencia de las salidas:** Empeoraría
- **Duración del trayecto y número de paradas:** Empeoraría
- **Calidad, confort y seguridad:** Empeoraría
- **Relación calidad/precio:** Empeoraría
- **Valoración global del servicio:** Empeoraría

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

Creo que la experiencia demuestra que la liberalización de un sector no implica, ni muchísimo menos, mejoras en el servicio. No existe mayor garantía para asegurar la calidad y características de una servicio que aquella que se suscribe de forma contractual y a un plazo y condiciones específicas.

Las empresas sólo competirán por las líneas más rentables, reducirán en numero de paradas y las frecuencias a aquellas que optimicen sus beneficios, y pueden realizar diferentes ofertas de valor que, con diferentes aproximaciones, abarquen un amplio abanico que no garantice una bajada de tarifas.

Ejemplos de sectores liberalizados los podemos encontrar en el avión (donde los precios son abusivos, variables y se realizan prácticas tales como dejar a pasajeros en tierra por haber vendido más billetes de los existentes, que me resulta inaudito); o la telefonía móvil,

donde se ha llegado a penalizar y condenar a grandes operadoras (Telefónica, Vodafone y Orange) por realizar acuerdos fuera de la ley entre ellas con los que se aseguraban un cobro abusivo de tarifas y competencia no relativa al libre mercado.

Nuevamente resumiendo, creo que son múltiples las experiencias y los sectores que demuestran y avalan la afirmación de que una oferta libre no ligada a concesiones (y compromisos) no tiene por qué mejorar ninguno de los aspectos arriba mencionados (tarifas, frecuencias, calidad).

No tienen por qué mejorar ninguno de estos aspectos en las líneas más rentables. Ni qué decir queda de las líneas de rentabilidad media o baja, que se verían gravemente perjudicadas, cuando no ignoradas, por esta liberalización.

Envío de la respuesta

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

Janire Pilar Villa