

Las cifras del autobús

3.530
empresas

40.151
vehículos (más
19.000 urbanos)

3.715
millones de euros
de facturación anual

88.618
empleos directos

500
millones de euros/año
en renovación de flotas

1.155
millones de viajeros al año
(incluido el transporte urbano)

12%
del tráfico total
de viajeros

El transporte de viajeros por carretera pide apoyo público para frenar su caída

Las empresas denuncian que las tarifas agresivas del AVE les han restado un 20% de usuarios

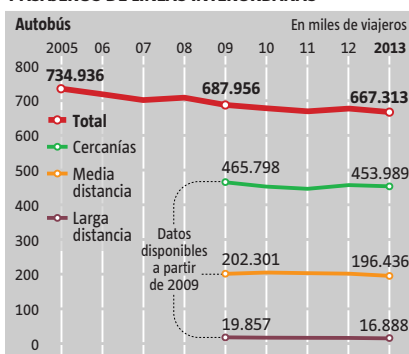
ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

El autobús levanta la voz. El transporte de viajeros por carretera, que atraviesa un momento difícil con persistentes caídas en volumen de pasaje –especialmente en las líneas de media y larga distancia–, está decidido a reivindicar su lugar en la movilidad y, para ello, reclama a las administraciones más apoyo. Las dos principales patronales, Asintra y Fenebus, acaban de unir fuerzas creando Confibus. Su bandera es que son el único modo capaz de llegar prácticamente a todas las poblaciones con el menor coste. La nueva asociación asegura que la apuesta gubernamental por el tren, que creen excesiva, y la política agresiva de tarifas de Renfe, en la que ven competencia desleal, les está haciendo mucho daño. Y dan un dato: las pérdidas de viajeros del autocar en los corredores donde coincide con el ferrocarril veloz son, de media, un 20% en el último año y medio.

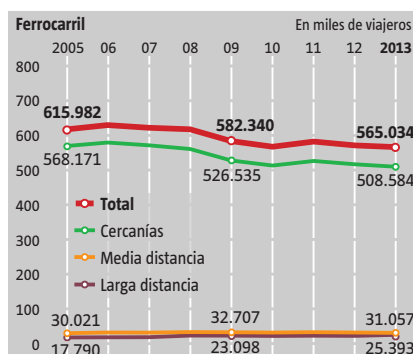
Pero, más allá de este fenómeno, el autobús de largo recorrido no goza de buena consideración por gran parte de los ciudadanos. Lo pone de manifiesto Rafael Barbadillo, presidente de Asintra y copresidente de Confibus. “Tenemos la segunda flota más moderna de Europa –la primera es la de Holanda– con vehículos seguros y confortables, en cuya renovación se invierten casi 500 millones al año, pero se percibe como el último recurso que queda”. Curiosamente, añade, al autocar “le ocurre lo mismo que al tren hace años, pero la apuesta del Gobierno por el AVE está logrando cambiar esta percepción”.

Desde 2009, la pérdida de usuarios no ha cesado. Las líneas de larga distancia han caído un 20% desde 2008. El descenso del año pasado fue el más abultado de todos, del 7,1%, lo que supuso perder 1,3 millones de pasajeros en un solo año. Y en 2014 la situación no mejora, aunque los descensos no son tan acentuados. “En verano parecía que la tendencia se aplanaba, pero en septiembre hemos vuelto a caer”, lamenta Barbadillo. Las patronales explican este recorte, además de por la caída de la movilidad por la crisis –algo que en este tipo de transporte llegó más tarde que en otros– a la competencia directa del AVE, que modificó su siste-

PASAJEROS DE LÍNEAS INTERURBANAS



FUENTE: INE



LA VANGUARDIA



Andén de la estación de autobuses de Tortosa

Un sector atomizado

■ La atomización es uno de los frenos del transporte de viajeros por carretera en España para que las empresas crezcan. Desde 1998 hay una cierta concentración pero muy lenta. Se ha pasado de una flota medias de cinco vehículos por compañía a once. Hoy hay 3.530 firmas. Las dos más gran-

des, juntas, no llegan al 10% del mercado. Son Alsa (del grupo británico National Express, participado por los fundadores, la familia asturiana Cosmen) y Avanza (del mexicano ADO). Les siguen otras, muy territoria- lizadas, como Monbus, Samar, Ruiz, Interbus-Damas, Vectalia y Moventis.

ma de tarifas en febrero del 2013, aplicando fuertes descuentos y llegando a igualar a las clases *supra* del autocar. El tren de largo recorrido, que el año pasado ganó un 13% de clientes, en 2014 está creciendo a un ritmo del 7%.

¿Qué se debería hacer? Barbadillo defiende una mayor colaboración público-privada en el sector. Y pone como ejemplo las estaciones, que requieren de importantes inversiones para ponerlas al día. En los últimos años, las terminales han sufrido serios deterioros en muchas poblaciones. El

copresidente de Confibus lamenta que todo el esfuerzo que se está haciendo para tener los mejores vehículos “se pierde cuando los viajeros llegan al punto de partida o de destino”.

Desde Fomento se niega que se dé un trato discriminatorio al autobús y recuerda que se han llevado a cabo cambios legislativos que, explica un portavoz, “flexibilizan las condiciones de prestación del servicio, lo que supone un beneficio para las empresas”. Además, continúa, se está en pleno proceso de licitación de las concesiones de 48 líneas, que suponen un negocio anual de cerca de 180 millones de euros. Sobre esto, Confibus critica el, a su entender, excesivo peso que tienen las ofertas económicas en las adjudicaciones. “Deberían tenerse más en cuenta otros aspectos, como la seguridad, el confort o las nuevas tecnologías, para que no acaben en meras subastas, que descapitalizan las empresas”, sostiene Barbadillo. El ministerio

Las patronales plantean más colaboración público-privada para poner las estaciones al día

también recuerda que la inversión en explotación y mantenimiento de las carreteras no ha parado de crecer en los últimos años y para 2015 se prevén 935 millones. Las comunidades autónomas son responsables de las concesiones que están dentro de sus límites. La Generalitat de Catalunya reconoce que allá donde hay tren el autobús lo tiene difícil. Pero, explican desde la consejería de Territori, “hay muchas oportunidades para captar viajeros poniendo líneas en zonas con demanda insatisfecha”. Así, en los dos últimos años se han abierto 154 rutas exprés, directas, la mayoría de corto y medio radio.

La hoja de ruta de Confibus tiene otras propuestas, como la flexibilización de las tarifas, la creación de carriles bus-VAO de acceso a las grandes ciudades y la planificación de los servicios para favorecer la intermodalidad (diseñar los horarios para poder combinar autobuses y tren, o autobús y avión, por ejemplo).●