

VI Workshop de Economía del Transporte

Fedea

Madrid, 25 de febrero de 2016

Competencia en el transporte interurbano de viajeros por carretera

Javier Asensio, Anna Matas, Adriana Ruiz

Departament d'Economia Aplicada (UAB) & IEB

Contenido

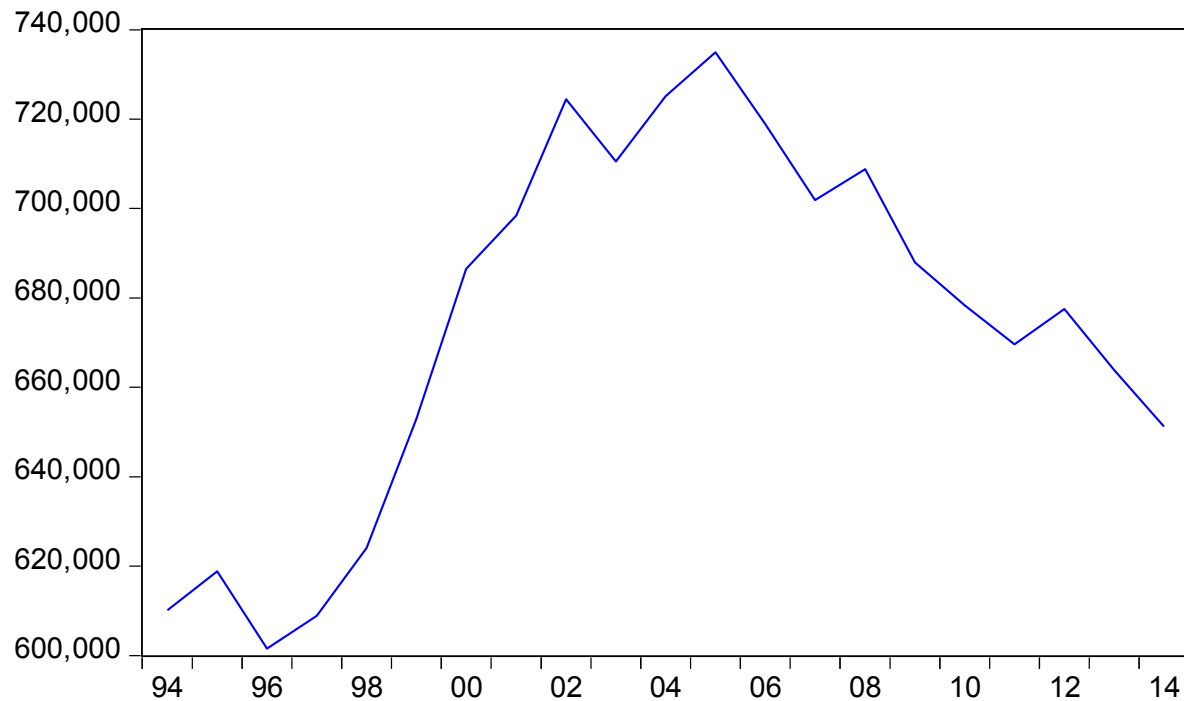
1. Introducción
2. Características del sector
3. Regulación del sector y competencia
4. El proceso de licitación a partir de 2007 y sus resultados
5. Análisis empírico de los determinantes del nivel tarifario
6. Conclusiones

1. Introducción

- Objetivo: analizar el comportamiento del transporte interurbano en autobús en contexto de creciente competencia entre modos.
- El autobús regular transportó 651 millones de viajeros, 52% del tráfico interurbano interior. Porcentaje superior al de otros países del entorno económico.
- Estudio se centra en dos aspectos:
 - Marco regulatorio y sistema de concesiones desde 2007
 - Análisis de los factores determinantes de las tarifas

2. Características del sector

Gráfico 1. Viajeros de transporte interurbano en autobús (miles)

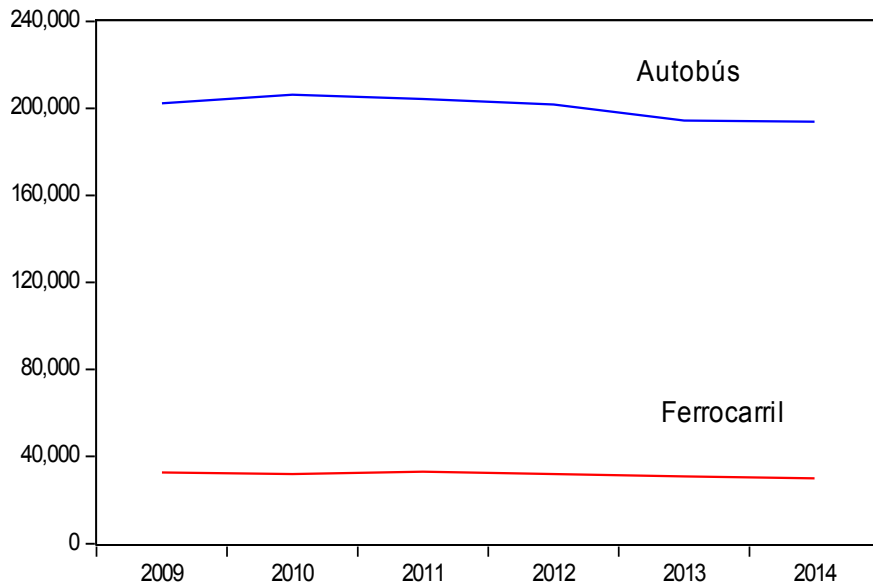


Fuente: Estadística de transporte de viajeros, varios años, INE. Serie no homogénea

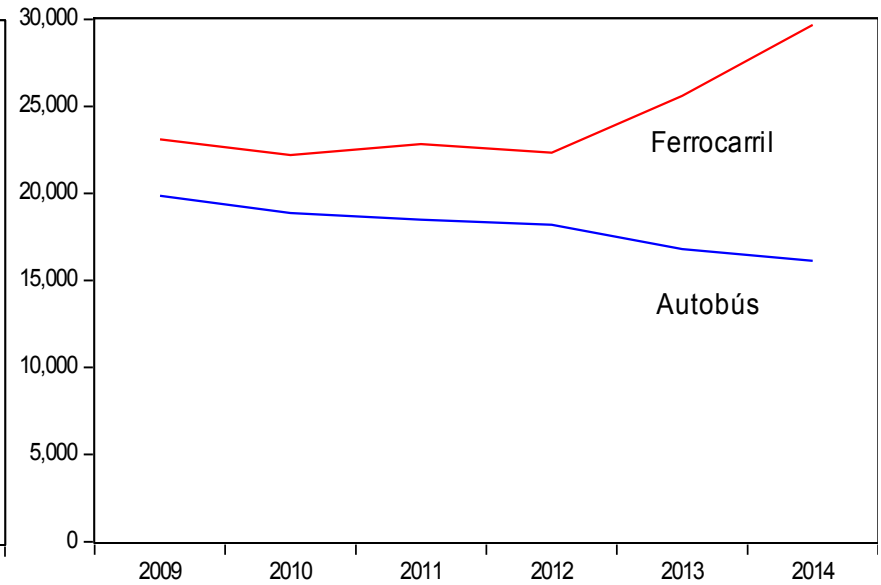
2. Características del sector

Gráfico 2. Viajeros transporte interurbano

2.1. Viajeros de media distancia (miles)



2.2 Viajeros de larga distancia (miles)



Fuente: Encuesta de Viajeros, INE

2. Características del sector

Contratos de gestión dependientes del Ministerio de Fomento, 2014

Número de contratos	86
Longitud media (kms)	881
Viajeros transportados	29.377.869
Recorrido medio (kms)	180
Ocupación media (viajeros por vehículo)	22
Recaudación media (€)	3.893.053
Recaudación por viajero*km (€)	0,0633

2. Características del sector

	Viajeros *km	Vehículos *km	Ocupación media	Tarifas	Recaudación / veh*km	IPC anual desfasado
2009	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
2010	93.9	93.1	100.8	100.3	104.6	99.7
2011	96.2	95.0	101.3	105.2	106.3	101.5
2012	93.2	90.7	102.8	107.1	112.7	104.7
2013	87.5	90.1	97.1	113.3	116.4	107.3
2014	82.7	86.5	95.6	114.3	111.4	108.8

3. Regulación y competencia

- Transporte interurbano regular en autobús tiene la consideración de servicio público de titularidad de la Administración (LOTT, 1987)
- Prestación mediante un contrato de gestión a través de un concurso público.
- Entrada vigor LOTT adaptación nueva normativa:
 - Proceso convalidación concesiones vigentes (119) y nuevos itinerarios se adjudican por concurso público. Se amplía hasta 2007, aunque la mayor parte se extiende hasta 2013.

3. Regulación y competencia

- Reglamento 1370/2007 de Transporte de Viajeros por Ferrocarril y Carretera. Contempla el sistema de concesiones en exclusiva, aunque obliga a introducir algunas reformas en la LOTT.
- LOTT contempla un objetivo de cohesión territorial: se imponen obligaciones de servicio público a las empresas y en contrapartida se les conceden derechos exclusivos para operar el servicio.
- La Administración fija tráficos e itinerarios, tarifa máxima, número mínimo de expediciones y el plazo concesional. Empresas operan el servicio a riesgo y ventura. Sistema de subvenciones cruzadas entre rutas.

3. Regulación y competencia

- ¿Concesión en exclusiva es el mejor sistema para garantizar el servicio y la cohesión territorial?
 - Competencia intermodal: aéreo, ferrocarril y coche compartido
- Competencia en el mercado puede ser una alternativa
 - Liberalización rutas con demanda suficiente
 - Concesión y subvención directa rutas deficitarias

4. Las licitaciones a partir de 2007

- En 2007 se inicia un proceso de licitación de los contratos de gestión de los servicios de autobús interurbano que cabe agrupar bajo cuatro grandes etapas:
 - Primeros pliegos: Protocolo acordado entre el Ministerio y agentes implicados en 2007. Falta de incentivos a la competencia y facilita la continuidad del titular vigente (informes CNC).
 - Segundos pliegos: protocolo reformado, 2009. Algunos cambios pero insuficientes para incentivar la competencia. Ejemplo: se mantienen límites a la oferta de precios y derecho de preferencia del titular.
 - Terceros pliegos: responden a las sentencias judiciales favorables a recursos fundamentados en cláusulas contrarias a la competencia. Pliegos de 2011 suponen un avance en términos de competencia, aunque de nuevo insuficiente.
 - Cuartos pliegos, concursos a partir de junio de 2014 acordes con la competencia. Sin embargo, han sido recurridos por otros motivos.

4. Las licitaciones a partir de 2007

- Principales características de los pliegos actuales:
 - Tarifas y expediciones reciben 55 puntos
 - Se eliminan los límites a la reducción de tarifa (excepto valores anómalos) y se mantiene una tarifa máxima.
 - Se introduce un canon (1% valor esperado)
 - Compromiso de absorber el personal del antiguo concesionario (conductores / toda la plantilla)
 - Finalmente se elimina el derecho de preferencia
 - Distorsión en el proceso de revisión de tarifas
- A partir de junio de 2014 se impulsa el ritmo de salida a concurso de los contratos. Sin embargo, la resolución de los concursos ha sido lenta.

4. Resultados proceso licitación

- Desde 2007 hasta la fecha de hoy se convocaron 48 concursos repartidos de la siguiente forma:
 - Primeros pliegos: 9, todos definitivos
 - Segundos pliegos: 10, 1 definitivo
 - Terceros pliegos: 6, 1 definitivo
 - Cuartos pliegos: 23, 10 adjudicados/ provisional, 2 desiertos
- Resultados: número de licitadores, oferta ganadora y tarifas

4. Resultados proceso licitación

Número medio de ofertas en cada tipo de pliegos

Variable dependiente: número de oferentes		
Variable	Coefficiente	Estadístico t
Constante	2,124	2,33
Pliegos 2	0,288	0,21
Pliegos 3	5,998	3,68
Pliegos 4	2,519	2,18
Viajeros-km	0,032	4,37
R ² ajustado	0,55	
Observaciones	39	

4. Resultados proceso licitación

- Oferta ganadora
 - Primeros pliegos: en 5 de los 9 casos gana el antiguo titular y solo en 2 casos el antiguo titular pierde la concesión (se descarta por defecto de forma)
 - Segundos pliegos: en 7 de los 10 casos gana el antiguo titular, en un caso pierde por defecto de forma y solo en uno pierde por puntos.
 - Terceros pliegos: información solo sobre 3 concursos, en 2 la empresa establecida revalida la concesión y otro se le excluye por defecto de forma.
 - Cuartos pliegos: empresa establecida ha revalidado la concesión en 7 de los 10 concursos con adjudicación definitiva o provisional.

4. Resultados proceso licitación

Tarifa ganadora en relación con la tarifa vigente

I	II	III	IV
-6.7%	-4.1%	0.0%	-12.6%
-3.8%	2.4%	1.5%	-7.0%
-3.0%	-6.1%	-12.6%	-15.3%
-1.4%	0.0%		-24.8%
0.4%	-4.3%		-35.0%
2.0%	0.0%		-5.6%
0.0%	-0.5%		21.3%
0.0%	0.0%		
2.0%	0.0%		
	0.0%		

4. Resultados proceso licitación

Tarifa máxima (€/km) según pliegos y tamaño concesión

	Coeficiente	t-stat
Pliegos 1	0.0727	16.17
Pliegos 2	0.0005	0.07
Pliegos 3	0.0003	0.04
Pliegos 4a	-0.0021	-0.27
Pliegos 4b	0.0275	4.71
Viajeros	-1.04E-10	-2.89
R2 ajustado		0.57
Nº observaciones		43

5. Análisis empírico de los determinantes del nivel tarifario

- ¿Cómo afecta a la tarifa actual el marco regulatorio vigente cuando se otorgó la concesión?
- Ausencia de datos sobre demanda de cada línea.
- Recogida de datos originales sobre precios
- Estimación econométrica de ecuaciones de precios.

5. Análisis empírico de los determinantes del nivel tarifario

Evidencia empírica:

- Jaffer y Thompson (1986). Reino Unido. Barreras de entrada explican la recuperación de precios tras la liberalización de 1980.
- Augustin et al. (2014) comparan EEUU y Alemania. El número de operadores y la presencia del competidor más agresivo (Megabus / Flixbus) reducen los precios.
- García Crespo (2009). Rutas desde Madrid. Efectos de la renta o la competencia del AVE.

5. Análisis empírico de los determinantes del nivel tarifario

Muestra

- Rutas entre capitales de provincia
- Viaje 15 de julio de 2015. Compra anticipada
- Precio: media de tres precios más bajos
- Otros datos: distancia, tiempo bus, precio y tiempo tren y coche, población, AVE directo.
- Tipología de la concesión: variables dicotómicas según itinerarios en pliegos técnicos & rutas intraautonómicas.

5. Análisis empírico de los determinantes del nivel tarifario

Tipología regulación	Obs	%
Convalidación LOTT	46	39,0
Concurso LOTT	3	1,8
Fusión LOTT	64	28,0
Protocolo 2007	9	5,5
Segundos pliegos	8	4,3
Terceros pliegos	7	4,9
Cuartos pliegos	0	0
Solapamiento	6	3,7
Autonómicas	21	12,8

5. Análisis empírico de los determinantes del nivel tarifario

Estimación ecuación precios

Variable dependiente: $\ln(\text{precio}/\text{km})$

Variable	Coefficiente	Estadístico t
Constante	-2,081	-16,04
Distancia	-0,058	-2,71
Protocolo	-0,203	-4,11
Segundos pliegos	-0,304	-5,42
Terceros pliegos	0,037	0,71
Solapamiento	-0,121	-2,05
Fusión LOTT	-0,086	-3,21
Concurso LOTT	-0,241	-2,96
Autonómicas	0,127	3,30

R^2 : 0,45

Estadístico F: 15,94

Observaciones: 164

6. Conclusiones

- Cuota del 52%, contexto de pérdida de viajeros.
- Evolución del marco concesional (LOTT, Protocolo, Reglamento CE).
- Valoración del sistema de concesiones:
 - capacidad de control de costes
 - rigidez en el diseño de líneas.
 - subvenciones cruzadas. Dificultades frente a la competencia intermodal.
 - margen para aumentar la competencia.

6. Conclusiones (cont.)

- Obstáculos a la competencia por el mercado:
 - Exigencia de canon.
 - Subrogación del personal adscrito.
 - Indiciación de tarifas según índice específico.
- Los mecanismos de adjudicación tienen un impacto directo sobre las tarifas:
 - 34% de diferencia entre las más altas (autonómicas) y las más bajas (concursos LOTT).

6. Conclusiones (cont.)

Propuestas:

- Concesiones
 - Eliminar restricciones anticompetitivas.
 - Flexibilidad en el diseño de líneas.
- Liberalización
 - Rutas con suficiente demanda.
 - Revisión completa del mapa.
 - Subvenciones directas a las rutas deficitarias.