

AUSENCIA DE JUSTIFICACIÓN DE LAS 5 UTES ALSA-MONBUS.

Entendemos que hemos expuesto con suficiente claridad que ninguna de las dos multinacionales precisaba a la otra para concurrir a los 5 lotes en que participaron en UTE ya que ambas multiplicaban el tamaño, la solvencia mínima, los medios y la capacidad para concursar, incluso en solitario.

A mayor abundamiento, podrían haber recurrido a otras de las múltiples Pymes que utilizaron para concursar en las 129 concesiones o en los 50 contratos de Transporte escolar, lo que refuerza la idea de que la UTE Alsa-Monbus carecía de justificación alguna desde el lado de la necesidad.

Pero, ni siquiera desde la consideración de la conveniencia objetiva de tipo económico u operativo se encuentra racionalidad a esa alianza.

No existe racionalidad económica porque cualquiera de los dos grupos tiene una dimensión tal que puede por sí mismo agotar todas las posibilidades de ventajas derivadas de la capacidad de compra o de las economías de escala. De modo que no existen ventajas marginales que se puedan obtener por el hecho de confluir en coalición. Ni los costes de gasóleo, ni los de compra de material que tienen las dos multinacionales por separado se pueden rebajar por el hecho de que en la XG-881 concurren en UTE, ni los de personal (casi el 40% del total) están relacionados con esta cuestión ya que depende de los convenios colectivos y de las condiciones consolidadas de los trabajadores subrogables.

En cuanto a los costes operativos es evidente que no se ven afectados por el compromiso nominal de participación en UTE en los 5 lotes puesto que lo que demuestran los datos reales es que las explotaciones reales de los servicios no se prestan por los dos adjudicatarios de cada contrato, sino que se reparten los contratos que explotan realmente por separado, algo impensable si fuese cierto que la UTE aportase importantes ventajas desde el punto de vista operativo.

De este modo, lo que ya de por sí, eran indicios muy cualificados, como la participación simbólica del socio minoritario (6% ó 7% de participación en la UTE), la participación abrumadoramente mayoritaria de la empresa incumbente - Alsa en la XG-881 y Monbus en la XG-817 por ejemplo- y la compensación final de los porcentajes de participación, se torna en prueba concluyente cuando se verifica, como puede hacer fácilmente la CNMC que Alsa explota en exclusiva la concesión XG-881 sin que Monbus participe siquiera con el insignificante porcentaje del 7% declarado y lo mismo, en sentido inverso, con la XG-817 que explota exclusivamente Monbus como ya venía haciendo antes del concurso, por más que Alsa aparezca como detentado del 6% de la UTE.

Partiendo de estas premisas es imposible que se pueda establecer una relación de causalidad entre la participación en UTE y la oferta de mejoras extraordinarias a los usuarios.

En efecto, si el consorcio no aporta a la UTE licitadora ventajas de reducción de costes de insumos o de mayor eficiencia operativa, es evidente que la colaboración no aporta ningún instrumento que posibilite teóricamente la aportación de mejoras para los usuarios que no

hubiesen estado al alcance de sus integrantes si hubiesen concurrido en cualquier otra modalidad distinta a este maridaje anti-natura.

Lo que sólo permite una explicación racional a una anomalía como la que representa una UTE:

- * -Sin precedentes en los concursos de transporte del Ministerio o de otras CCAA, ni en los de Galicia del año 2017 o en la licitación de los 100 lotes de las concesiones XG-600 y siguientes del año 2019;
- * -Que sólo se utiliza en 5 de los 21 lotes en los que participaron Alsa y Monbus en este concurso de los 29 lotes XG-800 y siguientes;
- * -Que representa una excepción frente a la actuación de estos dos grupos en esta licitación en la que optaron en 16 ocasiones por concurrir sin la cooperación mutua, sino bien sea como únicos licitantes o buscando otros socios de UTE diferentes.

Una explicación evidente y que está sobradamente identificada en las resoluciones sancionadoras de los órganos de defensa de la competencia así como en la doctrina sobre materia de competencia: la configuración de una apariencia de UTE que blinde a uno de los participantes de la posibilidad de que el otro integrante participe como oponente en el concurso, una opción que ha alcanzado un grado de desarrollo inusitado en esta licitación, limitando de una forma extraordinaria la competencia por dos motivos:

-El primero que la asociación anticompetitiva se concluye entre los dos operadores con mayor capacidad de ofertas agresivas por su tamaño, recursos e implantación en el mercado.

-El segundo que los concursos concesionales gallegos habían concitado en sus dos convocatorias inmediatas (lotes XG-500 y siguientes del año 2017 y XG-600 y siguientes del año 2019) una concurrencia muy baja, lo que permitía a ambas empresas presumir que la licitación de las concesiones XG-800 y siguientes, convocada en los primeros días del confinamiento domiciliario del año 2020, iban a promover un número muy limitado de ofertas, como en realidad ocurrió.

En dicho escenario, el pacto Alsa-Monbus retiró no sólo uno de los dos concurrentes más peligrosos de la competición, sino que supuso una reducción extraordinaria en términos de competidores en cada uno de los 5 lotes.

Baste señalar que en las dos concesiones más importantes de las 129 licitadas en los años 2019 y 2020 por la Consellería de Movilidad, la XG-817 y la XG-881, tan sólo concurrieron 3 ofertas. De este modo, la UTE Alsa-Monbus supuso una reducción de la concurrencia del 25%, en términos porcentuales.

Llegados a este punto, sólo cabría la concurrencia de las circunstancias eximentes o atenuantes relacionadas con la oferta de condiciones muy favorables para los usuarios, aspecto que alegan los denunciados pero que ni siquiera analizan los órganos de la Administración.

Pues bien, tampoco se puede acoger esta argumentación ya que las 5 UTEs no ofrecieron

condiciones destacables en relación con las ofertas de sus concurrentes en cada lote, o de ofertas que hubiesen presentado Pymes en otros lotes o, incluso, el grupo Monbus en lotes a los que concurrió sin el concurso de Alsa.

En el cuadro aportado a continuación se comparan las ofertas de la UTE en términos de rebajas económicas, edades de la flota y dotación y características medioambientales de la misma, describiendo con una leyenda en diferentes colores la valoración de lo ofertado por la UTE con las propuestas alternativas, indicando en verde aquellos aspectos en los que la UTE Alsa-Monbus presenta mejores condiciones, en azul los supuestos en los que su propuesta es equivalente a la de los competidores y en rojo aquellas condiciones que eran inferiores a las propuestas por otros licitantes.

Se puede apreciar que las mejoras relativas de la UTE respecto a los competidores del mismo lote o de ofertas presentadas por Pymes o por Monbus en otros lotes a los que no concurrió la UTE son irrelevantes.

De los 25 factores analizados, en los 5 lotes encontramos 14 en los que la oferta de la UTE es inferior a la de otros concurrentes, mientras que sólo en 3 Alsa-Monbus ofertan mejores condiciones que el resto de competidores, mientras que en 8 aspectos la propuesta de la UTE es semejante a las de los otros concursantes.

Un balance del 12% ($3 / 25 = 0,12$) difícilmente puede mostrarse como una prueba de grandes ventajas ofertadas por la UTE a los usuarios.

Otro tanto se puede concluir al comparar las ofertas de Monbus en lotes en los que no concurso junto a Monbus. Así por ejemplo, en lo que se refiere a los descuentos económicos en las compensaciones por alumnos transportados o por Obligaciones de Servicios Públicos, de los 5 casos en los que son de aplicación - en la XG-817 y XG-802 no se aplican- tan sólo en uno de los supuestos (las OSP de la XG-881) la oferta de la UTE es mejor a cualquiera de las realizadas por Monbus en su participación al margen de Alsa, mientras que en las 4 restantes Monbus compitiendo por su cuenta ofreció porcentajes de rebajas mejores que las planteadas por las UTEs.

Por último, si comparamos las ofertas de las UTEs con otras ofrecidas por Pymes en otros lotes podemos comprobar que tan sólo en 2 de los 25 elementos resulta mejor la opción anticompetitiva. Imagen

En otro orden de cosas es preciso recordar que otra de las disculpas esgrimidas por los denunciados en relación con el volumen de inversiones y el coste de amortización que suponía asumir los contratos quedan desvirtuados por los datos de cobertura de dichos costes en los pliegos.

De hecho, lo cierto es que los 5 lotes presentan unas condiciones privilegiadas en el sentido de que los autobuses tienen una dedicación muy intensiva a las concesiones, superior al 100%, mientras que en la media de las 129 concesiones sólo se cubre el 50% de la amortización a través de los cálculos teóricos de los Pliegos porque se parte del principio, profundamente erróneo, de que los concesionarios deben buscar otros servicios

complementarios- fundamentalmente discrecionales- para compatibilizar con la concesión y que los ingresos de dichos servicios ajenos a la concesión deberían cubrir el 50% de costes de amortización no garantizado por el contrato concesional.

Como la realidad dista mucho de ser esta y resulta imposible compatibilizar la ejecución de los servicios previstos en la concesión con otros diversos que aporten esa parte de la amortización, los concesionarios de la mayor parte de los servicios licitados sufren un déficit de amortización y otro tanto respecto a los costes de los conductores.

Algo que no ocurre en estos 5 lotes por lo que, en realidad, si hay unos lotes en los que las UTEs son innecesarias desde el ángulo de los costes de amortización y de conductores esos son los 5 en los que Alsa y Monbus decidieron integrarse en una oferta común.

Una prueba más de innecesiedad de las UTEs y de la consiguiente colusión que subyace en las mismas.

En el cuadro siguiente se representa esta afirmación:

Tabla 1

Concesión	Horas conducción Desglose	Buses mínimos	Horas / Bus	100% dedicación H/ año	Dedicación/ amortización bus	Conductores
XG 802	24.591	11	2235,545455	1816	1,231027233	16
XG-817	141.989	56	2535,517857	1816	1,396210274	86
XG-848	78.060	38	2054,210526	1816	1,131173197	45
XG-871	70.823	36	1967,305556	1816	1,083318037	41
XG-881	172.312	44	3916,181818	1816	2,156487785	103
Media resto concesiones					Amortización < 0,60 %	
Conclusión: dedicación a las concesiones superior al 100% en las 5 UTEs mientras la media concesiones gallegas no se garantiza ni el 60% de la amortización						

Con esto entendemos que queda deslegitimada cualquier pretensión de acogerse ahora a las circunstancias previstas en el artículo 101.3 del TFUE para eximir de responsabilidad por las presuntas actuaciones colusorias de las dos multinacionales y menos todavía para archivar esta nueva denuncia sin comprobar todos estos datos y exigir a los presuntos integrantes del cartel una justificación real, racional y sustentada en datos objetivos de la explotación de los servicios que demuestre errores concluyentes en todas las pruebas hasta ahora aportadas en base a un conocimiento parcial y sólo de la documentación formal del concurso.

Si bien los presuntos pactos colusorios se habrían producido en el marco de una licitación de servicios de transportes de competencia exclusiva de Galicia, no es menos cierto que **los denunciados tienen condición de operadores dominantes en todo el territorio nacional y comparten otros mercados autonómicos e incluso operan concesiones en ámbito nacional con idénticos orígenes y destinos**, aunque con tráficos parcialmente divergentes (**como los Galicia-País Vasco o Galicia-Cataluña**) y compiten en un mercado totalmente liberalizado como el de los **transportes internacionales con origen, paso o destino por Galicia en relación con otros países como Portugal o Francia**, entre otros.

Analicemos brevemente dichos corredores.

El País Vasco y Galicia se encuentran comunicados por concesiones de Alsa a través de la cornisa cantábrica y de Monbus por Castilla. Parece razonable pensar que con implantación de ambos grupos en las dos CCAA cabecera de los servicios no puede sino existir un interés en dominar los dos corredores, máxime si tenemos en cuenta que Alsa tiene una gran presencia e implantación en Castilla y León Comunidad por la que discurre el 55% del itinerario de los servicios Vigo-Irún que explota en la actualidad Monbus.

En cuanto a la Concesión Ferrol- Algeciras, que explota Alsa y pronto será concursada, tenemos la implantación de Monbus y Alsa en Galicia (en Ferrol y su comarca, de hecho, explotan concesiones otorgadas por la Xunta); Alsa y Monbus explotan servicios concesionales en Castilla y León, en la CA de Madrid, en la de Castilla y La Mancha y en Andalucía.

En Cataluña nos podemos remitir a las páginas web de los dos grupos para comprobar la importante implantación en el mercado autonómico que presenta un potencial de acuerdos colusorios incluso superior al que todo apunta que ha ocurrido en Galicia cuando se liciten en los próximos años las concesiones autonómicas:

<https://www.alsa.es/regionales/cataluna:>

"A través de Alsina Graells, Alsa cuenta con un gran número de líneas de autobús en el territorio de Cataluña. Con una plantilla de 174 empleados, una flota de 114 buses y un total de 2,7 millones de viajeros transportados y 9,9 millones de kilómetros rodados en 2019.

Gestiona 14 concesiones autonómicas de la Generalitat de Catalunya, 1 concesión del Ministerio de Fomento y 2 líneas internacionales, que dan comunicación a todo el norte de Cataluña a partir del eje Lleida - Barcelona, además de la Cataluña central entre Barcelona y las comarcas del Bages, Berguedà y Solsonés, dando cobertura desde estas capitales a Andorra, el valle de Arán, l'Alt Urgell, la Cerdaña... En definitiva, a todas las comarcas del Pirineo.

Comunicando Lleida, Tárrega, Cervera, Balaguer, La Seu d'Urgell, Berga o Vielha con el Aeropuerto del Prat de Barcelona. Otras actividades importantes de transporte de Alsa en Cataluña, son el transporte urbano, escolar y servicio discrecional.

<https://www.monbus.es/es/cataluna/rutas-nacionales>

Monbus pone a tu disposición diariamente un gran número rutas de autobuses que conectan Cataluña con decenas de poblaciones pertenecientes a cinco comunidades autónomas españolas (País Vasco, Navarra, Castilla y León, Galicia y Extremadura).

*Con **Vibasa** puedes viajar desde Barcelona o con destino a Barcelona desde San Sebastián, Irún, Pamplona, y desde varias ciudades de Galicia (Pontevedra, Vigo, Ourense, Verín, etc.) También tienes conexiones con la Ciudad Condal desde Salamanca, Soria o Aranda de Duero en Castilla y León y desde Moraleja o Coria en Extremadura.”*

Dada la condición incontrovertida de encontrarse ambos grupos entre los más importantes del transporte de España y de coincidir en múltiples mercados autonómicos se plantea la **posibilidad cierta de que una estrategia colusoria como la que parece haberse aplicado en las licitaciones a las que se refiere este escrito se replique en otros ámbitos de servicios nacionales o autonómicos afectando de forma irremediable al conjunto del sistema del transporte nacional.**

Cabe, en este sentido pensar que el pacto colusorio que todo indica que se ha concluido en Galicia para repartirse el mercado propicie estrategias de competir y enfrentarse los dos grandes grupos nacionales en los concursos que se convoquen en el futuro por las concesiones Galicia- Madrid; Galicia País Vasco; Galicia-Cataluña; Galicia-Andalucía.

Santiago de Compostela a 2 de noviembre de 2022.

El Presidente de GALIBUS