
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)

España, Cataluña , Comunidad de Madrid

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

La Asociación de Empresarios Transportistas en Autocar de Madrid, AETRAM, constituida en el año 1977, es la Asociación mas grande de transportistas discrecionales de viajeros, desde su constitución. Sus empresas se han dedicado al llamado transporte discrecional de viajeros, que comprende el transporte discrecional propiamente dicho, el transporte escolar y el de trabajadores, así como el transporte turístico. El contenido de esta actividad se ha contrapuesto, por unos y por otros, con el transporte llamado regular. Lo dicho hasta que la ultima reforma de la LOTT ha empezado a no distinguir, de forma genérica, a los transportistas en regular y discrecionales, sino bajo una denominación mas igualitaria, independientemente de el porcentaje de actividad que desarrollen en su seno. Ahora se habla de "operador de transporte". No obstante hasta la fecha, la LOTT, no se ocupa del transporte discrecional, sino para regularlo como subsidiario del transporte preferente, políticamente hablando, que es el que integra las concesiones, en un sistema obsoleto que otorga protección, prebendas y beneficios a los concesionarios y, al propio tiempo, impide, limita y supedita el transporte discrecional a las concesiones, con un perjuicio permanente al resto de los empresarios que no pueden competir en condiciones de libertad. La LOTT, a la vista de la nueva movilidad sostenible, debe sustituirse por la regulación del transporte de viajeros de cara a los nuevos tiempos, contemplado los nuevos sistemas digitales y las nuevas aplicaciones que modifican las formas anteriores. Cuanto mas tarde se logre una ley con visión de futuro, que tenga en cuenta a todo el sector íntegramente y conceda los mismos derechos de competir a todas las empresas, peor sera la integración y adaptación de los nuevos modelos y formas de ofrecer y contratar transporte. Es el ciudadano el destinatario y beneficiario de un idóneo servicio de transporte de viajeros. y habrá que desarrollarlo y servirlo como tenga que ser, no en función del tipo de empresas que lo ha venido realizando, porque sera, mas pronto que tarde, un nuevo sistema, y unas nuevas formas y modos de realizarlo .

Por tanto a los empresarios que integran AETRAM, que por cierto, fueron quienes iniciaron los viajes a las costas y playas, con una reiteración por autorizaciones temporales.

Entonces no había sistema concesional, ni siquiera normas. Pero los servicios prestados por las empresas discrecionales de Madrid contribuyeron a crear el tan referido sistema concesional. Cuando las líneas ya estaban en perfecto funcionamiento, el estado las integro para formar el sistema, No se valoro aquel inmenso trabajo de los transportistas discrecionales integrados en AETRAM en beneficio de los ciudadanos de Madrid. Ni el estado agradeció nada, ni ha tenido en cuenta el transporte discrecional. que cada día debe ganarse su trabajo, sin tener nada garantizado. Por todo ello, todos los servicios que supongan transportar viajeros nos interesan.

Breve justificación del interés del particular o de la institución por el sector del transporte interurbano de viajeros en autobús (máximo 1.000 caracteres)

De acuerdo con las anteriores reflexiones, como integrantes de una vida dedicada al transporte de viajeros, como viene siendo dedicada por la totalidad e los empresarios solicitaríamos la "desregulación del transporte discrecional de viajeros por carretera, y el diseño de un nuevo sistema que no discrimine por razón de los servicios, ni por el tipo de empresa, ni el tamaño, que permita la concurrencia y que no desaproveche a ningún operador en el nuevo modelo.

Valoración general del sector

En líneas generales, la organización estatal o autonómica de las rutas de autobús responde a la demanda de transporte interurbano

3

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

2

El autobús interurbano ofrece servicios menos competitivos que otros medios de transporte

5

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

5

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

Otras cuestiones

El sector del autobús interurbano presenta problemas específicos de competencia

5

La gestión actual del sistema concesional favorece a las empresas titulares de las concesiones

5

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

5

Existe un problema de concentración excesiva del sector en unos pocos operadores

5

Los operadores de menor tamaño y los nuevos operadores tienen dificultades para cumplir con los requisitos de solvencia y experiencia de los pliegos

3

La gestión privada de las estaciones por operadores de autobús interurbano dificulta el acceso de otros operadores al mercado

5

Envío de la respuesta

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

Asociación de Empresarios Transportistas en Autocar de Madrid AETRAM