

XXI SEMANA DEL AUTOCAR Y DEL AUTOBÚS DE FENEBUS

CONCLUSIONES:

1. El mantenimiento del sistema concesional es fundamental para asegurar la movilidad de todos los ciudadanos y garantizar los mismos derechos al transporte a cualquier núcleo de población sin que la Administración deba acometer grandes inversiones.
2. El derecho al equilibrio económico de las concesiones está garantizado por la LOTT y es obligación de las administraciones proporcionar a los operadores el marco tarifario adecuado para prestar los servicios de transporte sin menoscabo para la precaria situación financiera de las empresas.
3. La igualdad de trato entre modos no sólo es justa, sino rentable. Los ciudadanos tienen derecho a un servicio de transporte digno y de calidad, pero la Administración debe asegurarse de la eficiencia de las inversiones que realiza desde cualquier punto de vista.
4. Las tarifas del transporte deben ajustarse al incremento real de los costes de explotación. Los clientes deben conocer el precio real de los servicios que utilizan y los ciudadanos la parte de coste del transporte que se subvenciona con sus impuestos.
5. La Administración debe involucrarse en la promoción del transporte en autobús y autocar, ya que es el modo más sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental.
6. La privatización de las empresas públicas de transporte es urgente y no admite demora. En momentos de crisis como éste, la sociedad no puede permitirse gestiones inadecuadas que endeudan innecesariamente a las administraciones locales y repercuten negativamente en la prestación de otros servicios básicos como la sanidad o la educación.

7. La crisis económica ha provocado una morosidad generalizada por parte de las administraciones públicas que produce efectos muy negativos para las empresas de transporte, una situación que hay que solventar lo antes posible.
8. La regulación del derecho de huelga no puede esperar, porque la situación actual impide que se respeten otros derechos fundamentales como el del trabajo y el de prestación de unos servicios mínimos para asegurar la movilidad de los usuarios del transporte público. Éste será uno de los primeros retos con los que deberá enfrentarse el nuevo Gobierno.
9. Es necesario apoyar a los sectores discrecional y turístico fomentando su consistencia económica, rentabilidad empresarial y estabilidad, ya que son pilares fundamentales para mantener e incrementar el sector turístico.
10. La construcción de plataformas reservadas para el autobús en el acceso a las ciudades es una fórmula sencilla, poco costosa y eficaz para asegurar un transporte de calidad que cumpla con las principales expectativas de los usuarios, como son la frecuencia y la duración del viaje.
11. La actuación de la Unión Europea en materia de transporte debe tener en cuenta las peculiaridades del sistema de transporte español, que, a pesar de ser un ejemplo de eficiencia, no consigue el suficiente peso como para no resultar perjudicado desde el punto de vista normativo.
12. Las iniciativas comunitarias últimamente aprobadas no cumplen con su objetivo principal por la falta de una armonización previa en el marco de los Estados miembro.
13. Las comunidades autónomas deben liderar las políticas de transporte de una forma realista, lo que implica la sostenibilidad no sólo ambiental sino también económica de los modelos de gestión.

14. La tan deseada y necesaria unidad de mercado requiere políticas de transporte consensuadas entre todas las administraciones competentes.
15. Las necesidades de movilidad de la sociedad no van a disminuir en los próximos años, lo que hace imprescindible políticas a largo plazo que garanticen este derecho a todos los ciudadanos.
16. Los servicios de transporte de viajeros de las regiones ultraperiféricas requieren de la financiación necesaria para cubrir el sobre coste de la insularidad, la lejanía y la fragmentación territorial, como medio de equiparar las posibilidades de movilidad de los ciudadanos de los archipiélagos a los del territorio continental.
17. Gran Canaria cuenta con la red de transporte de viajeros más compleja del archipiélago al tener que coordinar 6 operadoras de transporte interurbano con 3 de transporte urbano por lo que la potenciación de la Autoridad Única del Transporte necesita del apoyo necesario para la incorporación de nuevas tecnologías de la información e infraestructuras como medio para la captación de viajeros, integrando la red insular en un sistema intermodal canario.
18. El transporte discrecional de viajeros en Canarias supone un servicio esencial para la Comunidad Autónoma por lo que debe ser reconocido su valor estratégico tanto desde el punto de vista económico, en los presupuestos generales de la comunidad autónoma, como con el diseño de las normas adecuadas a su especificidad tales como la eliminación del tacógrafo o la publicación de reglamentos específicos para el transporte insular.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA 25 de Octubre 2011