

COMUNICADO DE PRENSA

La CE presenta su "Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente – encaminando al transporte hacia el futuro"

Nueva hoja de ruta de la UE para el futuro del transporte: una visión desequilibrada y que se olvida del autobús

CONFEBUS lamenta que la Comisión no haya sabido valorar un modo esencial como es el del transporte en autobús

- **La estrategia no confiere al autobús el papel y peso que demandan las políticas europeas como modo de transporte llamado a liderar la transición hacia la movilidad sostenible, segura y accesible**
- **Las iniciativas y medidas anunciadas tampoco sirven para impulsar el uso de autobús como medio clave para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones fijados por la UE**

Madrid, 9 de diciembre de 2020.- La Comisión Europea ha presentado hoy su comunicación titulada "[Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente – encaminando al transporte hacia el futuro](#)", junto con un [plan de acción](#) que comprende 82 iniciativas. En ella, recoge la visión de la política de transportes de la UE para los próximos años y establece 10 iniciativas emblemáticas que a su vez anuncian medidas que la Comisión presentará en los próximos años. Se trata de un documento estratégico de alto valor político, pero sin carácter jurídico vinculante y que servirá para crear debate entre instituciones europeas, gobiernos y sociedad civil acerca de las iniciativas necesarias en materia de transporte para cumplir los objetivos previstos.

La comunicación reconoce la importancia del transporte y la movilidad para la economía y sociedad europeas, a la vez que señala que el gran reto pasa por que el sector reduzca sus emisiones y se vuelva más sostenible. También advierte que los efectos de la COVID-19 hacen necesario que la política comunitaria consiga que el sistema de transporte deba convertirse en más resiliente ante futuras crisis. Para ello, la estrategia establece una hoja de ruta para conseguir la transformación digital y ecológica del transporte, y en donde realiza una apuesta clara por una movilidad interconectada a través del tren en general y de la alta velocidad ferroviaria en particular (objetivo de doblar la alta velocidad ferroviaria para 2030 y triplicarla para 2050 y establecer que el transporte regular para distancias por debajo de 500 km entre grandes ciudades debe ser neutral en carbono).

Las 10 iniciativas emblemáticas son:

1. Aumentar la admisión de vehículos de emisión cero, combustibles sostenibles e infraestructura relacionada;
2. Crear puertos y aeropuertos de cero emisiones;
3. Haciendo la movilidad urbana e interurbana más sostenible y saludable;

4. Hacer más verde el transporte de mercancías;
5. Precio del carbono y proporcionar mejores incentivos para los usuarios;
6. Haciendo realidad la movilidad multimodal conectada y automatizada;
7. Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad inteligente;
8. Refuerzo del mercado único;
9. Haciendo la movilidad justa y solo para todos, y;
10. Mejora de la seguridad en el transporte.

La primera iniciativa "Aumentar la admisión de vehículos de emisión cero, combustibles sostenibles e infraestructura relacionada" anuncia el objetivo de establecer al menos 3 millones de puntos de recarga para 2030 y al menos la mitad de 1.000 estaciones de hidrógeno. La iniciativa indica que todos los modos de transporte han de hacerse más sostenibles y en el caso de la carretera apunta a las tecnologías eléctricas e híbridas como las más prometedoras, si bien indica que se debe respetar la neutralidad tecnológica. Igualmente, la Comisión anuncia que sopesará extender los requisitos de estándares de emisiones de CO2 en la fabricación de vehículos a los autobuses y autocares y el marco legislativo de inspecciones técnicas de vehículos para que abarque las emisiones.

La iniciativa "Haciendo la movilidad urbana e interurbana más sostenible y saludable" establece que la movilidad colectiva interurbana debe fomentar el transporte por ferrocarril a través de medidas que movilicen las inversiones para que los trenes capten mayor demanda de pasajeros en distancias por debajo de 500 kilómetros. Para ello anuncia un Plan de Acción UE 2021 destinado a fomentar servicios de larga distancia y transfronterizos en tren. En el ámbito urbano, la estrategia apuesta por fomentar la movilidad colectiva y anuncia que revisará el Paquete de Movilidad Urbana de la UE para promover la integración de servicios en plataformas tipo MaaS y fomentar el uso de movilidad compartida y colaborativa como coches compartidos, bicicletas, servicios de transporte en demanda y otras formas de micromovilidad.

La quinta iniciativa "Precio del carbono y proporcionar mejores incentivos para los usuarios" exige la plena implementación de los principios de quien contamina paga y del usuario pagador en todos los modos de transporte. Para ello, sopesa incluir al transporte por carretera en el sistema de comercio de derechos de emisiones de la UE, suprimir las ayudas o incentivos a carburantes fósiles, apostar por la tasa por uso de la infraestructura y establecer un marco armonizado que permita medir las emisiones para que los viajeros sepan el nivel de contaminación de su transporte.

La sexta iniciativa "Haciendo realidad la movilidad multimodal conectada y automatizada" anuncia que la Comisión abordará los aspectos legales necesarios para permitir la planificación y compra de billetes multimodales, así como el acceso a información de distintos modos. También indica que acometerá iniciativas que permitan tomar ventaja de las posibilidades que ofrecen los sistemas de transporte inteligente, el fomento de la documentación electrónica como los carnets de conducir o los documentos de control a bordo de los vehículos y el despliegue a larga escala de vehículos autónomos para 2030. La iniciativa séptima "Innovación, datos e inteligencia artificial para una movilidad inteligente" habla de reforzar los programas de I+D+i en el transporte para permitir nuevas tecnologías y servicios, así como crear un espacio común de datos a escala europea.

La octava iniciativa "Refuerzo del mercado único" sugiere aprovechar el grave impacto de la COVID-19 en el sector transporte para construir un nuevo sistema de movilidad más verde, inteligente y resiliente. Para ello propone una coordinación y priorización de inversiones en los distintos programas de fondos con cargo al presupuesto comunitario que permitan a las empresas más inversiones en movilidad digital y sostenible, a las pymes un mejor acceso a estos fondos, que las infraestructuras que permitan mayor conectividad capten de mejor manera las posibilidades de estos programas y que la renovación de flotas de transporte más sostenibles y con cero o bajas emisiones en todos los modos sea una prioridad. También llama a crear planes de contingencia ante crisis que permitan a la Comisión, junto con Estados miembros y partes interesadas, responder mejor a futuras disrupciones.

La iniciativa novena “Haciendo la movilidad justa para todos” establece una serie de objetivos para la movilidad de las personas a través de una mejor protección de los pasajeros y de sus derechos, un marco multimodal de derechos de viajeros, así como medidas para mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del sector y una transición justa ante el impacto social de la automatización del transporte. También señala que las Obligaciones de Servicio Público deberán ir encaminadas a cumplir objetivos de interés público y a fomentar un sistema multimodal, mayor conectividad y apostar por un despliegue más grande de los criterios de sostenibilidad.

La iniciativa décima “Mejora de la seguridad en el transporte” anuncia medidas para mejorar todos los aspectos de seguridad de transporte y movilidad, mostrando preocupación por factores que causan accidentes en carretera (consumo de alcohol y drogas, velocidad o distracciones al volante) así como la necesidad de mejorar un marco de protección frente a ciberataques a las empresas de transporte.

CONFEBUS lamenta que la Comisión no haya sabido valorar un modo esencial como es el del transporte en autobús

CONFEBUS no puede valorar positivamente la “Estrategia para una movilidad sostenible e inteligente –encaminando al transporte hacia el futuro” de la Comisión Europea porque no representa una visión de política integral de movilidad europea que contemple a todos los modos de transporte de manera conjunta y equilibrada. La estrategia no confiere al autobús el papel y peso que demandan las políticas europeas como medio de transporte llamado a liderar la transición hacia la movilidad sostenible, segura y accesible. Las iniciativas y medidas anunciadas tampoco sirven para impulsar el uso de autobús como medio clave para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones fijados por la UE, obviando el apoyo que este modo brinda para minimizar el consumo energético en el transporte, mejorar la calidad de vida y contribuir a la cohesión social.

La Confederación lamenta que la Comisión Europea no haya sabido valorar un modo de transporte que supone el 50% de los desplazamientos colectivos de personas en España, siendo un ejemplo de una movilidad responsable, sostenible y eficiente que, gracias a su capilaridad y tupida red, permite la movilidad a prácticamente todos los rincones de nuestro país, uniendo más de 8.000 núcleos de población diariamente, y que resulta fundamental para la cadena y oferta turística (excursiones, congresos, ferias, circuitos...). El sector del transporte en autobús da empleo a 95.000 personas y factura en torno a 6.000 millones de euros anuales en España, invirtiendo cada año 500 millones de euros en renovar las flotas para incorporar nuevos sistemas de seguridad y más de 6 millones en formar a conductores sobre estas innovaciones, así como haciendo grandes esfuerzos por reducir los accidentes en carretera a través de inversiones en seguridad y formación.

Nota para redactores

CONFEBUS es la Confederación Española de Transporte en Autobús, la entidad legitimada en la representación y en la defensa de los intereses de las empresas de autobús españolas de todas las actividades (transporte regular, urbano, discrecional, escolar, turístico, estaciones de autobuses, etc.) y de todos los tamaños. Con más de 30 organizaciones territoriales y sectoriales federadas y más de 2.500 empresas de transporte asociadas, es la organización más representativa del sector, tanto a nivel institucional como empresarial, representando más del 70% del sector de transporte en autobús.

En 2019, el sector del transporte en autobús facturó más de 5.900 M€, ocupó a más de 95.000 personas, con un total de 3.200 empresas y 42.000 vehículos que transportaron más de 3.000 millones de viajeros (1 de cada 2 viajes en transporte público se realizan en autobús), con una red superior a los 75.000 kilómetros, y que comunican regularmente más de 8.000 núcleos de población a lo largo y ancho de nuestra geografía.
