



CONFEBUS summit 2023

#Buscandoelfuturo

Palma de Mallorca, 19 de abril de 2023

CONCLUSIONES

1. El autobús garantiza el derecho a la movilidad de las personas

La movilidad es un derecho ciudadano y su garantía es responsabilidad de las administraciones públicas a través del diseño de una red y un sistema de transporte público que satisfaga las necesidades de la población y busque, ante todo, la cohesión social, evitando así las consecuencias negativas de la denominada “pobreza en el transporte”. La organización de estos servicios está condicionada por la distribución irregular de la población en España, por lo que resulta importante que los mapas concesionales de todas las administraciones se coordinen y consensuen, para que la red de redes sea percibida como una única red.

2. La colaboración público-privada en movilidad, precisa de un marco jurídico que garantice la sostenibilidad social y medioambiental, pero también económica

La colaboración público-privada en movilidad en España es un modelo de éxito, especialmente en los ámbitos interurbano y de servicios especiales, pero todavía debe explorarse más en el transporte urbano. Las crecientes necesidades de movilidad de las personas requerirán de más inversiones para satisfacer la demanda, como desplegar soluciones innovadoras en infraestructuras, flotas limpias y nuevas tecnologías, así como cumplir con los retos de carácter medioambiental y climático.

La colaboración público-privada en la movilidad precisa de un marco jurídico que facilite el desarrollo de un modelo de contratación pública, que apueste por la sostenibilidad de los servicios. Se deben suprimir los obstáculos normativos que encorsetan la capacidad de adaptar las tarifas a la evolución real de los costes y que impiden compensar los costes extraordinarios que, tanto la subida del precio de la energía como la inflación han originado en estos contratos, para garantizar la prestación de los servicios de transporte, nos referimos a la Ley de Desindexación de la Economía Española.

Las licitaciones públicas de todos los servicios de transporte deben ser equitativas y equilibradas, de manera que los aspectos económicos no sean el aspecto principal, sino que se prime la sostenibilidad desde el punto de vista social y medioambiental, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad.

3. Sin transporte en autobús, no hay Turismo

Nuestra actividad está estrechamente ligada al turismo, pues resulta fundamental para el desarrollo de la cadena y la oferta turística (excursiones, congresos, ferias y circuitos, entre otros), además de garantizar la movilidad sostenible de los turistas.

La actividad del turismo en autocar es fundamental para dar a conocer y aprovechar el rico patrimonio cultural, histórico, natural y gastronómico de nuestro país, siendo el único modo que llega a todos los rincones de España.

Somos el tercer país del mundo con más lugares declarados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, el Estado miembro de la UE que mayor extensión aporta a la Red Natura 2000, uno de los tres países a nivel mundial donde más congresos y convenciones se organizan y el segundo país del mundo en recepción de turistas extranjeros según la OMT. El autocar juega un papel clave conectando de forma sostenible y habitual una gran cantidad de bosques, montañas, lagos, enclaves de diverso interés y municipios de todos los tamaños a lo largo y ancho de nuestro país.

La importancia del turismo en autocar debe ser reconocido y valorado por las políticas y estrategias de desarrollo socioeconómico que establecen las Administraciones Públicas.

4. La sostenibilidad no es una opción, es una obligación

La Unión Europea pretende que Europa sea el primer continente climáticamente neutro en emisiones, convirtiéndose en una economía moderna y eficiente en el uso de los recursos.

Dentro de todas esas iniciativas destaca el paquete Fit for 55, que contiene importantes cambios normativos que buscan una reducción de las emisiones de CO₂ en un 55% para 2030, acelerando el plan de la UE para descarbonizarse por completo para el año 2050. Las iniciativas del Fit for 55 y otras de carácter medioambiental, como extender el sistema de comercio de emisiones al transporte por carretera, modificar la fiscalidad energética o reducir el porcentaje de emisiones de CO₂ de vehículos pesados, suponen una gran transformación que inevitablemente afecta al sector, compuesto principalmente por PYMES, y esa transición hacia la movilidad sostenible requiere un enorme esfuerzo de inversión.

Hay tres condiciones básicas para una transición verde del transporte por carretera, la disponibilidad de vehículos limpios; de infraestructuras de recarga; y de combustibles o energías alternativas. Pero estas tres condiciones precisan de ayudas para realizar el camino de la transición, incluido el diseño de la fiscalidad. Se necesitan soluciones para no socavar la competitividad del sector, así como incentivos específicos que permitan que las empresas prosperen.

Todo ello sin olvidar que el transporte de viajeros por carretera es icono de la movilidad sostenible y presenta las menores externalidades negativas, generando el menor número de gases de efecto invernadero del transporte, cuatro veces menos contaminación acústica que el vehículo particular y contando con la tasa de siniestralidad más reducida, por no decir casi nula, de los modos de transporte por carretera.

5. La Ley de Movilidad es una oportunidad para impulsar un transporte en autobús como servicio público esencial

La promulgación de la Ley de Movilidad Sostenible pretende modernizar el marco normativo de los servicios de transporte de viajeros en nuestro país, así como coordinar y aprovechar un uso más eficiente de los recursos públicos y la promoción del transporte público como agente clave en la descarbonización.

Se valora positivamente la intención del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y se espera que establezca un marco jurídico adaptado a conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador de la movilidad, impulsando al transporte público en autobús como agente clave contra la contaminación y el cambio climático, por su probado valor y eficacia medioambiental, así como que refuerce las características del servicio público de transporte y el papel de las autoridades como coordinadoras de movilidad autonómica.

Pero el objetivo de la Ley para la financiación del transporte público de viajeros debe ampliarse a todas las Obligaciones de Servicio Público del sistema de movilidad a todos los niveles, incentivando los modelos de organización del transporte, independientemente del ámbito territorial en que se establezcan y asegurando su financiación estatal.

Además de corregir la terminología en el proyecto de Ley y hablar de “tráficos no atendidos en régimen de exclusividad”, en lugar de liberalización, es importante introducir mayor flexibilización para la inclusión de tráfico autonómico en el mapa concesional y es preciso que el cómputo de plazos para la licitación y adjudicación de los nuevos contratos y el período máximo de continuidad del servicio se inicie desde la fecha de aprobación de los Anteproyectos definitivos de los nuevos contratos.