Informe del Presidente
Asamblea General de CONFEBUS 2021
Ifema, 14 de octubre de 2021

Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel, Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, David, Presidente de CEOE, querido Antonio, Secretaria General de Transportes, María José, Director General de Transportes del Ministerio de Transportes, Jaime, Director General de Tráfico, Pere, Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, José Luis, Diputados (Ana Zurita, César Ramos, Andrés Lorite y Ferrán Bel) y autoridades, representantes de Organizaciones Empresariales y Sindicales; fabricantes, carroceros e industria auxiliar, medios de comunicación; Empresarios y Amigos. Bienvenidos todos a la Asamblea General de CONFEBUS.

Quiero agradeceros que, en una ocasión tan importante para nosotros, hayáis tenido la deferencia de acudir a este acto para compartir la jornada.

Dedico un especial **agradecimiento a los patrocinadores** por apoyarnos en la celebración de la Asamblea en este año tan especial y duro para todos: ASCABUS (asociación de la industria carrocera), Continental Automotive, IFEMA-FIAA, Iveco Bus, Man, Mercedes-Benz, Setra, Scania y Volvo.

Antes de entrar en materia, también quiero dedicar unas palabras a los **premiados** en la cuarta edición de los **Premios CONFEBUS**.

En esta ocasión hemos querido destacar la labor desarrollada por Juan Miguel al frente de la Dirección General de Transporte del Ministerio de Fomento y su gran capacidad de diálogo permanente para alcanzar importantes consensos y acuerdos que han permitido la evolución del Sector. También a Antonio Garamendi, presidente de los empresarios españoles por su esfuerzo, trabajo y defensa de la empresa, pero especialmente por el apoyo que nos has prestado desde que comenzó la pandemia para que el transporte de viajeros estuviera presente en la mayoría de las medidas que se han puesto en marcha. Muchas gracias Antonio en nombre de todos. Y finalmente a dos de los nuestros por su dedicación al Sector, empresarios y presidentes de organizaciones territoriales, Gerardo Salgado y Juan Sierra, que ya no pueden estar con nosotros, muy queridos por todos.

Mi reconocimiento, felicitación y admiración hacia todos ellos.

En primer lugar, es obligado destacar la importancia y la alegría que me produce que estemos aquí reunidos. Lo que, en ocasiones anteriores, salvo el año pasado, era algo normal, lógico o insustancial, se ha convertido en algo extraordinario pero muy esperanzador porque quiere decir que estamos dejando atrás una época muy dura para todos y en especial para nuestro Sector.

Ha sido necesario la puesta en marcha de muchas medidas para tratar de conseguir la **viabilidad de las empresas**, medidas como los ERTES, los créditos ICO, las compensaciones de los contratos públicos, las moratorias en los leasings de los vehículos, la prolongación de la vida útil de los vehículos dedicados al transporte escolar, etc. Todas estas medidas han sido fruto del **diálogo constante** con las Administraciones durante la crisis. Gracias Ministra en nombre del Sector por vuestro apoyo. (palabras hacia María José Rallo nuestra interlocutora principal de todas nuestras peticiones).

Afortunadamente, la situación está cambiado a mejor, pero las cifras de nuestra actividad están todavía muy lejos de ser las que teníamos en 2019. Actualmente, los servicios urbanos y metropolitanos son los que mejores cifras presentan con demandas del entorno al 70%, los de media y larga distancia apenas alcanzan el 60% y por último los servicios más vinculados al turismo escasamente rondan el 40%.

De estas cifras se desprende que el Sector sigue precisando de más apoyos para superar la crisis que ha dejado un gran endeudamiento en el Sector y que muchas empresas no van a poder superar. Esperemos que en la tramitación de los **Presupuestos Generales del Estado para el año que viene se contemplen los necesarios apoyos** para reequilibrar los contratos públicos y que la industria de la movilidad pueda seguir prestando un servicio público esencial de calidad y contribuir al desarrollo de nuestra principal industria, el Turismo.

También, dentro de las ayudas es necesario que, entre otras, se contemple la puesta en marcha de una **campaña de estímulo de la demanda, que cambie la percepción hacia el transporte público, o el inicio urgente del programa del IMSERSO**.

Precisamente, para **fomentar el turismo**, las ciudades españolas deberían dar prioridad al transporte en autocar. Necesitamos que los principales destinos turísticos del país sean más receptivos a nuestro modo. Es decir, que favorezcan el acceso, el tránsito y el estacionamiento de los autocares.

Tenemos por delante dos grandes **retos** que alcanzar, **la descarbonización y la digitalización** de la actividad, retos en los que estábamos involucrados antes del inicio de la crisis pero que ahora vamos a tener que abordar en un contexto de gran dificultad de las empresas.

La **descarbonización** de la movilidad requiere grandes inversiones en renovación de flota cero o bajas emisiones, la adaptación de las infraestructuras para el repostaje y mantenimiento de los vehículos, así como en formación del personal para la conducción y de los talleres.

Es cierto que el autobús es uno de los modos de transporte menos contaminantes, tan solo representan el 0,2% del parque total de vehículos en España, siendo el modo de transporte terrestre con menores emisiones de CO_2 por pasajero-km. Pero, aun así, estamos dispuestos a asumir una

posición de liderazgo en el reto de alcanzar la neutralidad climática, aprovechando las oportunidades que surgen en esta nueva realidad económica y social sin emisiones. El objetivo último del sector del autobús en materia medioambiental es convertirse en un icono de la movilidad sostenible y centrado en el usuario.

En cuanto a la **digitalización** de la movilidad, debemos acelerar este proceso, explotar más los datos en tiempo real, mejorar la información al usuario, los medios de pago, la multimodalidad o la introducción de las nuevas aplicaciones que el 5G nos posibilita, como el vehículo autónomo o la conectividad con las infraestructuras.

Estos dos grandes retos están en línea con los principales compromisos del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España y con la Estrategia a Largo Plazo para una Economía Española Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050**.

Es muy necesario que los Fondos Europeos contemplados en el citado Plan lleguen a todas las empresas para poder realizar estos cambios, pero para ello es necesario reducir la burocracia y muchas de las restricciones que se nos están imponiendo, así como incrementar el importe de las cuantías de las ayudas para la renovación de las flotas y que se contemplen todas las tecnologías de propulsión existentes.

Las **infraestructuras** específicas deben ser objeto también de mejora y los fondos europeos son también una oportunidad para ello. Así, es de vital importancia que se incrementen las plataformas reservadas, los carriles BUS-VAO en los ejes de penetración de las principales ciudades españolas y se invierta en renovar las estaciones.

En España hay más de 350 **estaciones de autobuses**, una gran mayoría se encuentra en una situación precaria. En algunos casos, directamente de abandono.

No es tolerable. Las estaciones son nuestra carta de presentación y, como tal, es nuestro deber mantenerlas en sus mejores condiciones. Asimismo, deben adaptarse a las nuevas necesidades de la demanda en términos de instalaciones, seguridad, accesibilidad, sostenibilidad, intermodalidad y servicios.

El proyecto de **Ley de Movilidad Sostenible y financiación del transporte** está a punto de ser enviado a primera lectura al Consejo de Ministros, e iniciar su posterior proceso de consultas y trámite parlamentario. CONFEBUS participó en la consulta pública previa haciendo multitud de propuestas, pero la más importante para nosotros es que la citada Ley tiene que contemplar la financiación de todo el sistema de la movilidad desde una óptica multimodal de las Obligaciones de Servicio Público, en línea con lo manifestado recientemente por la CNMC, buscando la eficiencia del sistema.

La movilidad es una condición básica para la calidad de vida. De ella depende el acceso a los servicios públicos esenciales, pero también sirve para poder cubrir necesidades de la vida cotidiana. Y ahí el transporte en autobús, que supone más de la mitad de todos los desplazamientos de modos colectivos, juega un **papel clave para la vertebración territorial y cohesión social** de un país de peculiar orografía, dispersión y densidad poblacional como es España. En nuestro país el 70% de la población se concentra en 398 de los más de 8.000 municipios existentes.

La dispersión del hábitat que caracteriza a gran parte del **medio rural** español, implica mayores demandas de movilidad. Es ahí donde el autobús, paradigma de la movilidad colectiva y compartida, se configura como la solución más eficiente y de menor presupuesto para la sociedad y para las Administraciones a la hora de conectar poblaciones y llevar diariamente a personas para acceder a servicios básicos del Estado del bienestar y a otros necesarios para vivir.

España cuenta con la **red más tupida y eficiente** de transporte de viajeros en autobús de toda Europa, conectando más de 8.000 municipios a diario. Los servicios son prestados por empresas y prácticamente no hay ningún núcleo de población con más de 50 habitantes que no sea atendido al menos por una línea interurbana de autobuses, con una tarifa media asequible para todos los usuarios, en unas condiciones de calidad y seguridad únicas y con escaso coste para el erario público, en términos de compensación por las obligaciones de servicio público impuestas al operador.

Esto se debe al **éxito del modelo de colaboración público privada** de transporte en autobús, que permite atender las demandas de movilidad de colectivos con menores recursos, así como mantener el carácter estratégico de este transporte para la cohesión y el equilibrio territorial.

El estudio sobre el **mapa concesional** que el Ministerio está elaborando y que es una necesidad que el sector reclamaba para adaptarlo a las nuevas necesidades de movilidad, precisa de la necesaria coordinación con los mapas concesionales de las CCAA para que las redes estén interconectadas y pueda ser percibido por el viajero como una red única. Una vez finalizado el trabajo, sería deseable abrir una mesa de diálogo con el Sector antes de su puesta en marcha, con el fin de lograr el necesario consenso para que la implantación del nuevo modelo sea un éxito.

Relacionado con el mapa concesional, es irremediable insistir en que las **licitaciones de todos los contratos de servicio público de transporte** deben apostar claramente por la compra pública innovadora, dejando atrás las licitaciones subasta, primando así los aspectos sociales, medioambientales o tecnológicos, buscando la mejor **ratio calidad-precio**, valorando de forma equilibrada los aspectos económicos y el resto de atributos que definen el servicio. De lo contrario, estaríamos imposibilitando el desarrollo de las fuertes inversiones que la nueva movilidad requiere.

Unido a las licitaciones se hace imprescindible realizar **cambios regulatorios** para abordar los retos a los que me refería antes, la digitalización y la descarbonización, especialmente en materia de contratación pública para permitir la adecuada amortización de las inversiones, así como de la ley de desindexación de la economía española que no favorece la actividad empresarial impidiendo el equilibrio económico del contrato, además de dificultar el diálogo social.

Permitidme que me refiera ahora a un tema de importancia capital: **la seguridad vial** y más en presencia del Director General de Tráfico (que es un gran aliado del Sector porque siempre que tiene ocasión lo pone en valor por su seguridad).

Si bien es cierto que el autobús es el modo de transporte por carretera más seguro, aun hay margen de mejora. Por tanto, es siempre una prioridad reforzar las precauciones y sistemas de seguridad para garantizar la integridad física de viajeros y conductores. Que duda cabe que la **reforma de la Ley de seguridad vial** es un magnífico instrumento para ello.

Pedimos que la reforma de la Ley contemple, por tanto, la tolerancia cero de alcohol y drogas para los conductores profesionales. Para tal fin, reclamamos la instalación de *alcoloks* de forma obligatoria en los vehículos matriculados a partir de una determinada fecha, así como que las empresas de transporte sean conocedoras del saldo de puntos de sus conductores y que estos se sometan a reconocimientos médicos periódicos como se hace en otros modos de transporte.

Nos preocupan los anuncios que se están haciendo **en materia fiscal**, concretamente me estoy refiriendo a la posible introducción de la **tarificación por el uso de las infraestructuras,** que de aplicarse al transporte público desincentivaría su uso ya que encarecería los títulos de transporte. Por lo que solicitamos que, de implantarse tal medida, tenga un efecto neutral para el transporte de viajeros por carretera, porque su uso contribuye a la descongestión de las infraestructuras, une a la España rural, reduce las emisiones y fomenta el turismo, por destacar solo algunas de sus contribuciones.

También, el **incremento fiscal del diésel,** para equiparar el precio del gasoil al de la gasolina, supondría también un encarecimiento del transporte público, donde a pesar de los esfuerzos de las empresas por la descarbonización, hoy por hoy para los servicios de medio y largo radio no hay tecnología alternativa al motor de combustión interna. Por ello, debería tener un efecto neutral para el sector vía gasóleo profesional.

Hablando de combustible, me tengo que detener obligatoriamente, porque su precio se ha incrementado en el último año más de un 20%, situándose por encima del precio de 2019. Esta escalada de la segunda componente más importante de la estructura de costes de las empresas de transporte en

autobús podría **lastrar la lenta recuperación de las ya deterioradas cuentas** de un sector que se ha visto gravemente afectado por la pandemia.

Hemos trabajado en dos importantes documentos que contribuyen al avance del sector.

El primero de ellos, el **Plan de Recuperación y Resiliencia del Sector**, presentado el año pasado, que integra una serie de medidas para la recuperación de nuestra actividad con el apoyo los fondos europeos. El objetivo fue que el Plan elaborado el Gobierno tuviera en cuenta las medidas que necesitamos. Medidas para adaptar el sector a los cambios necesarios como la **transición ecológica, la digitalización, el empleo y el refuerzo del Servicio público de transporte.**

Y el segundo de los documentos, denominado "**El autobús como elemento clave de la movilidad sostenible"**, que presenta una visión estratégica del Sector, es decir que papel vamos a tener en la movilidad del futuro. En este estudio se hace un análisis de la situación de la movilidad, las tendencias y las medidas a tomar por parte de los diferentes actores implicados, para reafirmar al sector **como columna vertebral de la movilidad sostenible.**

Este último documento tiene muchas similitudes con el que presentó en febrero de 2020 el Gobierno Británico, denominado "Bus back better", en el que reconoce que en las últimas décadas se han invertido grandes cantidades de dinero en otros modos de transporte que apenas captan cuota de mercado. Y que la forma más económica y rápida de mejorar el transporte público es invertir en el autobús.

Como veis, queda un largo camino por recorrer, un camino que estamos **llamados a liderar**, porque la columna vertebral de la movilidad sostenible es el transporte público y, dentro de éste, el autobús es el que mayores ventajas presenta en términos de sostenibilidad social, medioambiental y económica.

Por dar **algunas cifras** que están en la mente de todos: En 2019, el transporte en autobús movía más de 3.115 millones de viajeros, generaba más de 95.000 empleos, facturaba casi 6.000 millones de euros e invertía más de 600 millones en renovaciones de flota. Estas son las cifras que esperamos recuperar y superar a partir de ahora.

Para terminar, me gustaría hacer un llamamiento a la **unidad** de todo el Sector para que el largo camino que tenemos que recorrer para lograr una movilidad sostenible, sea alcanzado con éxito.

Muchas gracias.