
Informe del Presidente Asamblea General de CONFEBUS Ifema, 23 de mayo de 2019

Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, Pedro; Consejera de Transporte, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, Rosalía; Eurodiputados Inés, Izaskun y Luis; Presidente de CEPYME, querido Gerardo; Diputados y autoridades, representantes de Organizaciones Empresariales y Sindicales; medios de comunicación; Empresarios y Amigos. Bienvenidos a la Asamblea General de CONFEBUS.

Quiero agradeceros que, un año más, hayáis tenido la deferencia de dedicarnos parte de vuestro tiempo para compartir esta jornada.

Dedico un especial **agradecimiento a los patrocinadores** por apoyarnos en la celebración de la Asamblea: ANFAC, ASCABUS y FIAA-IFEMA.

Permitidme que dedique estas primeras palabras a los premiados de la tercera edición de los **Premios CONFEBUS**. Esta vez hemos querido destacar la excelente labor de Inés Ayala, Izaskun Bilbao y Luis de Grandes en favor del transporte de viajeros por carretera en el Parlamento Europeo.

Y la inestimable contribución de Emilio Sidera al transporte terrestre español durante toda su carrera profesional, que incluye veinte años al frente de la Subdirección General de Ordenación y Normativa de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

Mi reconocimiento y felicitación hacia ellos. Gracias a los cuatro por vuestra impagable aportación y legado, que esperamos sirvan de ejemplo para muchos en la labor de posicionar nuestra actividad en el lugar que le corresponde.

Como en otras ocasiones, permitidme hacer un rápido **balance del año** para, a continuación, abordar los temas que tenemos por delante.

Es complicado en un año en el que nuestra actividad ha sido tan intensa destacar el hito más relevante. Pero, sin duda, uno del que más orgullosos estamos ha sido el **aval recibido por parte del Parlamento Europeo al modelo español de autobús**.

Ha sido una lucha ardua en la que CONFEBUS se ha empleado a fondo y ha trabajado, codo con codo, con el Gobierno, las Instituciones, agentes sociales y partidos políticos para conseguir el reconocimiento a la eficacia e idoneidad del modelo español de autobús, pero, sobre todo, para poder

seguir garantizando la movilidad de millones de personas por todo el territorio nacional. Y lo hemos conseguido entre todos.

En este sentido señalar que, según datos de la Comisión Europea, la ocupación media en España es de 26,2 viajeros por autobús frente a los 12,7 de la UE.

Asimismo, hemos seguido avanzando en nuestro objetivo fundacional de defensa de nuestro sector y puesta en valor del modelo de éxito que hemos construido entre todos, que ha convertido al autobús en un actor estratégico a nivel social y económico.

En este cometido, otro de los hitos más destacados, ha sido la celebración del **primer CONFEBUS SUMMIT**. Un evento que ha representado un salto cualitativo en nuestro posicionamiento ante las Instituciones y la Opinión Pública como un actor decisivo para dar respuesta a los retos a los que se enfrenta la movilidad en el siglo XXI.

Más de 200 personas nos reunimos en el que fue un foro novedoso para el sector, y en el que tuvimos la ocasión de conocer la perspectiva de expertos de primer nivel en movilidad, sostenibilidad y digitalización.

El encuentro marcó un antes y un después en la historia de CONFEBUS y responde, como decía, a nuestro objetivo de reivindicar el papel que como sector debemos desempeñar en la consecución de una movilidad inteligente, responsable con el entorno y socialmente rentable.

Además, a lo largo del año, han visto la luz, importantes e **interesantes documentos** que contribuyen al avance del sector y nos ayudan a dar visibilidad a nuestros logros.

Así, en abril, publicamos la primera **Memoria del Autobús**, a la que titulamos "El bus, una visión de presente y futuro: Liderando el cambio de rumbo para la movilidad sostenible de las personas".

Si aún no habéis tenido ocasión, os animo a consultar el documento, que hoy os hemos entregado y que también está disponible en la página web de la Confederación. Es el resultado de una extensa y exhaustiva investigación. Las conclusiones han dado lugar a una completa guía que aborda la actualidad de nuestro Sector y sus principales retos, que en nuestra opinión suponen también grandes oportunidades para seguir avanzando.

Por otra parte, con el ánimo de facilitar el conocimiento y fomentar las mejores prácticas, hemos realizado un **análisis comparado del diálogo social** en el Sector.

Los resultados son la culminación de un trabajo que ha supuesto un esfuerzo y un desafío. Lo primero, por la extensa complejidad y amplia diversidad de convenios colectivos existentes a analizar. El desafío, por otro lado, ha sido poder extraer conclusiones sobre la realidad práctica del régimen jurídico-laboral del transporte en autobús a través de un estudio pionero en su campo.

Estamos convencidos de que el resultado es un instrumento útil de cara al futuro de la negociación colectiva en el sector.

Otra novedad ha sido la **guía de viajes por Europa**, dirigida a todas las empresas que realizan servicios internacionales. El documento recoge las principales regulaciones de todos los países de la Unión Europea, más Noruega y Suiza, sobre las restricciones al tráfico, el tipo de IVA, los límites de velocidad o los peajes, así como las normas de desplazamiento de los conductores, los festivos nacionales y las ciudades con zonas de bajas emisiones.

Esta es la información necesaria para prever y superar de manera satisfactoria los posibles obstáculos que se les pueden presentar a las empresas en sus trayectos más allá de nuestras fronteras.

Y dentro de esta actividad comunicativa y de divulgación, un año más, celebramos con éxito, nuestro **curso en la Universidad de Verano**, en Santander. Un curso que abordó la digitalización de la movilidad, y en el que contamos con la participación de destacadas personalidades del ámbito político, académico y privado.

Por lo que se refiere a **nuestra actividad institucional**, en un contexto como el actual, caracterizado por importantes citas electorales, CONFEBUS ha mantenido una intensa labor de relacionamiento con instituciones y fuerzas políticas para trasladarles las prioridades del sector, y pedir su imprescindible colaboración para darle el impulso definitivo. En este sentido, destacar las comparecencias ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso y el Parlamento Europeo, así como en diferentes foros empresariales.

En otro orden de cosas, y como primer órgano representativo del empresariado del transporte de viajeros en España, con vocación integradora y que, apuesta por la cooperación, CONFEBUS se ha adherido a la **IRU**, la Unión Internacional de Transporte por Carretera.

Desde marzo, la Confederación es miembro asociado de esta organización referente a nivel global, con la que compartimos los objetivos de promover y defender los intereses del transporte de viajeros por carretera. Sin duda,

esta alianza internacional nos brindará grandes oportunidades a la hora de realizar propuestas y soluciones a problemas en beneficio de nuestro sector.

Por cierto, también estamos trabajando en la implantación de un **sistema de clasificación de la oferta**, como el que promueve la IRU. Este sistema garantizaría la calidad de los servicios mediante la introducción de criterios técnicos adicionales que van más allá de los requisitos legales, como el confort o la seguridad, similar al que existe en otros servicios turísticos.

Hasta ahora me he referido a los hitos más destacados que han tenido lugar en los últimos meses; es un placer poder compartir con todos vosotros los resultados del trabajo que con tanta ilusión llevamos a cabo y que, año tras año, va avanzando en nuestra aspiración de elevar nuestra profesión al nivel que merece.

Sin embargo, si es mucho lo conseguido, no nos hace olvidar que estamos ante **importantes desafíos**, que no solo afectan a nuestro sector, sino a todo el tejido empresarial. Pero como he señalado anteriormente, afrontamos el futuro con optimismo y los retos presentan grandes oportunidades que no debemos dejar pasar.

Para empezar, es una necesidad prioritaria elaborar un nuevo **mapa concesional** de transporte por carretera paralelamente al proceso de renovación de las rutas. Y, como apuntó la directora general de Transporte, Mercedes Gómez, durante su discurso en CONFEBUS Summit, ha de hacerse con un enfoque integrador que se adapte a los cambios demográficos y las necesidades de movilidad actuales. Una afirmación que viene muy a colación en este contexto de pérdida de población en buena parte de España, como está reflejando la movilización de la llamada **"España vaciada"**. Por eso, la coordinación entre Administraciones en este asunto debe ser un imperativo para que todas las redes de transporte estén perfectamente interconectadas.

La configuración del territorio en España y su morfología constituyen un condicionante para la articulación de la movilidad. La abundancia de zonas montañosas y la elevada dispersión y desigualdad de densidades de población a lo largo del territorio aconseja que el grueso de los tráficos se genere en infraestructuras terrestres no ferroviarias. Esto es debido a las elevadas inversiones asociadas a su construcción y a la rigidez de su infraestructura dedicada.

Por tanto, el autobús juega un papel estratégico a la hora de proveer servicios de movilidad interterritorial, desde cercanías o urbanos a tráficos de larga distancia. Recordemos que uno de cada dos viajes interurbanos en modos de transporte colectivo se realiza en autobús. La capilaridad que

ofrece es, así, un factor clave para el objetivo de política pública de cohesionar y hacer converger los diferentes territorios.

También relacionado con el mapa concesional, es necesario insistir en que las **licitaciones de los contratos de transporte** deben apostar claramente por el mejor **ratio calidad-precio**, valorando de forma equilibrada los aspectos económicos y el resto de atributos que definen el servicio, así como la exclusión de las ofertas anormalmente bajas, primando de esta forma la seguridad y la calidad sobre el precio. Lo contrario supondrá la pérdida de valor de los contratos y por ende de las empresas y el sector.

En este sentido, conviene hacer mención al proceso de **apertura del mercado ferroviario** que se acomete desde el Ministerio de Fomento, que prima la solvencia de los potenciales entrantes, la continuidad en la prestación del servicio con unos estándares de calidad muy elevados, la valoración de las inversiones acometidas y de las comprometidas a futuro para la compra de activos y, finalmente, la garantía y calidad del empleo en el sector.

Otro elemento que afecta de forma determinante a la contratación pública es la **Ley de Desindexación** de la Economía Española, que no favorece la actividad empresarial porque impide el equilibrio económico del contrato y dificulta el diálogo social por las enormes rigideces que introduce, por lo que solicitamos su inmediata derogación o adaptación a este tipo de contratos.

Desde aquí, también me gustaría hacer un llamamiento a las instituciones para que **fomenten el transporte laboral**, con políticas que animen a las grandes empresas e instituciones públicas a proporcionar servicios de transporte colectivo.

Como bien sabéis, hemos solicitado a los partidos políticos la aplicación de un **IVA superreducido** al transporte público. Para ello contamos con argumentos de peso.

El autobús, por su capacidad de transporte, es un actor clave para conseguir una movilidad más sostenible contribuyendo a la disminución del CO₂ y de las partículas de dióxido de nitrógeno que se emiten a la atmósfera y, por tanto, a la reducción de la contaminación, así como a la mejora de la congestión que provoca el tráfico en las ciudades y carreteras, ya que cada autobús sustituye de media entre 14 y 30 vehículos privados. Con lo cual, es lícito que se incluya al transporte público de viajeros por carretera entre los servicios de primera necesidad. Acogernos a un IVA superreducido repercutiría en beneficio de los usuarios al permitir una reducción del precio del billete de en torno al 5%.

También es necesario la creación de una **Ley de financiación del transporte público** que asegure e incentive el uso de un servicio clave de interés general.

Por otro lado, no debemos perder de vista las preferencias de la **demanda más joven**; no olvidemos que son el presente y el futuro de nuestra actividad.

Pero no solo como viajeros, sino también como conductores. Y aquí nos enfrentamos a otro gran desafío: atraer el talento joven como medida para suplir la falta de conductores que tenemos hoy en día.

La causa de este problema radica en las restricciones existentes que dificultan el acceso de los más jóvenes a la profesión. Esperar hasta los 24 años para poder conseguir el permiso de conducción profesional no nos facilita nuestra labor. La vigente directiva europea puede revertir esta situación.

Permitidme que me refiera ahora a un tema de importancia capital: **la seguridad vial**.

Si bien es cierto que el autobús es el medio de transporte por carretera más seguro (recordemos que desplazarse en autobús es 21 veces más seguro que hacerlo en coche, atendiendo al número de heridos, y 24 veces más seguro si atendemos al número de víctimas mortales), hay margen de mejora. Por encima de todo, está el factor humano. Por tanto, es siempre una prioridad reforzar las precauciones y sistemas de seguridad para garantizar la integridad física de viajeros y conductores.

Pedimos, por tanto, tolerancia cero de alcohol y drogas a 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.

Con el objetivo de garantizar los mayores índices de seguridad vial, también reivindicamos la necesidad de mantener en óptimas condiciones **las infraestructuras**. 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 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.

Hablando de infraestructuras, no quisiera pasar por alto que, de aprobarse una **tasa por uso**, nuestro sector debería constar como una excepción. 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. La aplicación al sector daría como resultado un encarecimiento de los servicios.

Precisamente, para **fomentar el turismo**, el principal motor de nuestra economía, las ciudades españolas deberían dar prioridad al transporte en autocar. Necesitamos que los principales destinos turísticos del país sean lo más "coach-friendly" posibles. Es decir, que favorezcan el acceso, el tránsito y el estacionamiento de autobuses y autocares.

Además, urge impulsar un sistema de **distribución global** en nuestro sector que incluya toda la oferta de transporte de viajeros por carretera, de forma que se permita una verdadera operación en red con los importantes beneficios que ello reportará a la sociedad.

A su vez, estamos llamados a potenciar la intermodalidad a través de la interconexión de plataformas de sistemas globales de distribución, de forma que se puedan ofrecer billetes multimodales, minimizar los tiempos de espera y, en consecuencia, despenalizar los transbordos.

Antes de finalizar, quisiera destacar el que es sin duda uno de nuestros mayores retos: minimizar el impacto del transporte terrestre en el **medioambiente**. Es cierto que el autobús es uno de los modos de transporte menos contaminantes.

Los autobuses y autocares tan solo representan el 0,2% del total de vehículos en España, son el modo de transporte terrestre con menores emisiones de CO₂ por pasajero-km.

Aún así, queda un largo camino por recorrer hacia la movilidad sostenible, un camino que estamos llamados a liderar porque somos un gran Sector que garantiza la movilidad anualmente de más de 2.900 millones de viajeros, comunica más de 8.000 poblaciones en todo el territorio nacional, da empleo a 95.000 personas y factura casi 6.000 millones de euros.

Un camino que, fieles a nuestra vocación integradora, queremos invitar a recorrer juntos a aquellos actores, con independencia de su tamaño o tipo

de actividad, que estén dispuestos a colaborar y avanzar hacia una movilidad sostenible, de calidad y servicio público, y que apuesten por la digitalización y la innovación. Que quieran, en definitiva, colaborar a mejorar el bienestar y la calidad de vida de todos, a colaborar en que nuestro país avance y funcione.

Muchas gracias.