



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 731

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 30

celebrada el miércoles 29 de junio de 2022

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

- Del señor presidente de CONFEBUS, Confederación Española de Transporte en Autobús (Barbadillo López), para informar a la Comisión de los asuntos de su competencia. (Número de expediente 219/000853) 2
- Del señor presidente de ANETRA, Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (Pedrero García), para informar a la Comisión de los asuntos de su competencia. (Número de expediente 219/000854) 18
- Del señor vicepresidente de DIREBÚS, Asociación de Empresas de Autocares (Gil Romera), para informar a la Comisión de los asuntos de su competencia. (Número de expediente 219/000855) 31

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

COMPARENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA:

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE CONFEBUS, CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (BARBADILLO LÓPEZ), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN DE LOS ASUNTOS DE SU COMPETENCIA. (Número de expediente 219/000853).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Vamos a dar comienzo a la sesión del día de hoy, en la que tenemos a las tres asociaciones que forman parte del Comité Nacional del Transporte por Carretera. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a don Rafael Barbadillo López, presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús. Bienvenido, don Rafael, a esta su casa.

Como saben ustedes, el compareciente tiene veinte minutos para su primera intervención, para dar cuenta tanto de la situación del sector en general como de la ley de movilidad sostenible que está gestándose. Una vez que termine su intervención, tendrán ustedes cinco minutos por cada grupo, de menor a mayor, para hacerle todas las preguntas que consideren oportunas. Posteriormente, el compareciente tendrá diez minutos para responder. A las cuatro es esta comparecencia, a las cinco y media está convocada la siguiente y a las siete la última. Si no intervienen todos los grupos y da tiempo y el compareciente siguiente está aquí, iremos agilizando.

Sin más, damos comienzo a la comparecencia de don Rafael Barbadillo López, presidente de CONFEBUS. Tiene usted la palabra. Creo que se les ha enviado una presentación de su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE CONFEBUS, CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS** (Barbadillo López): Muchas gracias. Buenas tardes, señorías.

En primer lugar, es un privilegio estar aquí para poder expresar la opinión que tenemos en CONFEBUS acerca del anteproyecto de ley de movilidad sostenible, acerca de la situación actual por la que atraviesa el sector e incluso nuestra visión sobre los nuevos mapas concesionales. Por tanto, agradezco a la Comisión la invitación a participar en ella. Voy a tratar de condensar y ser breve para repasar en el tiempo del que dispongo todos los temas.

Antes de nada, creo que es importante que nos presentemos para aquellos que no nos conozcan, porque si tú no dices lo que eres, otros vendrán a decir lo que no eres, y aquello que no se dice, no se sabe. CONFEBUS representa al 70 % del sector. Estos son datos recientes de nuestra acreditación ante el Comité Nacional de Transporte por Carretera. Siendo un sector, además, configurado principalmente por pequeñas y medianas empresas de componente familiar, como comprenderán, somos la organización que agrupa a la mayoría del sector, como digo, al 70 % de las empresas del sector. Somos la única organización empresarial que está dentro de las tres secciones que tiene el Comité Nacional de Transporte por Carretera: la sección de transporte interurbano, donde se aglutina todo el transporte regular de uso general, el de uso especial, los transportes turísticos y discrecionales. Estamos presentes en la sección de transporte urbano y, además, somos miembros de la sección de estaciones de autobuses, de las propias infraestructuras del sector; en esta tenemos el cien por cien de la representatividad. Somos miembros de CEOE, somos miembros de Cepyme y representamos al sector en sus juntas directivas. También formamos parte de la International Road Transport Union, la IRU, que es la organización empresarial de ámbito internacional. Asimismo, estamos en la Mesa del Turismo de España, en el Instituto de la Calidad Turística Española, en la Fundación Corell, en el *think thank* de movilidad, en la Asociación Española de Transporte, en el Consejo Consultivo de Movilidad del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y en el Consejo de Turismo de la CEOE. Presidimos el Consejo Nacional de Transporte Terrestre, que es el máximo órgano de asesoramiento y colaboración del sector con el Gobierno; también presidimos el Comité Nacional de Transporte, el comité organizador de la Feria Internacional del Autobús y el Autocar, que se organiza en España, en Madrid, en IFEMA, y el Consejo Empresarial de Transporte y Logística de la CEOE. Desde todos estos lugares defendemos el transporte en autobús y en autocar sin apellidos y con independencia del tamaño de la empresa.

Señorías, esta comparecencia se celebra en un momento y en un escenario de enorme dificultad e incertidumbre para el sector. La gran mayoría de nuestras empresas siguen estando en una situación extremadamente complicada por el sobreendeudamiento que ha generado la pandemia. Para sobrevivir,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 3

tuvimos que acudir en masa a los créditos del ICO, porque la movilidad se cortó, como forma de evitar la propagación del virus, y nos encontramos con que no teníamos actividad y, sin embargo, todos los costes fijos de la empresa seguían corriendo. Por tanto, el sector tuvo que acudir al endeudamiento. Acumulamos una gran mochila. Estamos empezando a padecer la morosidad de las administraciones públicas, tenemos una caída importante de la facturación y las demandas andan todavía muy lejos de lo que teníamos en el año 2019. Además, estamos padeciendo el incremento de los costes y de la presión fiscal. Es decir, como todos sabemos, es un momento especialmente difícil para el sector. Durante los momentos más duros de la pandemia, nuestro empeño fue trabajar para tratar de buscar la supervivencia de las empresas del sector. La verdad es que, trabajando conjuntamente con la Administración, pudimos llegar a muchas medidas que han sido en parte el salvavidas de la gran mayoría de las empresas. Los ERTE, que son una medida horizontal, han sido una medida muy positiva para el sector; los créditos ICO, como digo, han permitido la supervivencia de las empresas, pero a costa de un gran endeudamiento. En cuanto a las compensaciones de los contratos públicos que se pusieron en marcha en aquel momento, aún quedan pendientes periodos por compensar y sería bueno establecer de nuevo algún tipo de fondo y ayuda para el sector. Las moratorias en los *leasings* de los vehículos también fue una buena medida, como lo fue incrementar la antigüedad de los vehículos de transporte escolar. Estas medidas han sido, como les digo, consecuencia del diálogo constante con la Administración, un diálogo constante y leal, y de la unidad que ha habido dentro del Comité Nacional de Transporte por Carretera en el planteamiento de las medidas.

Cuando la demanda comenzaba a recuperarse a finales del año pasado, del año 2021, y teníamos cierto optimismo, ya que parecía que esto se iba terminando, llegó la sexta ola y las demandas volvieron a hundirse, cayendo 10 puntos en términos generales sobre las demandas que teníamos entonces en todas las especialidades del transporte, situándose en términos generales en un 30% por debajo de lo que había en el año 2019. Ahora que la demanda ha iniciado una senda de crecimiento, una senda positiva, las cifras todavía están muy lejos de lo que teníamos en el año 2019 y los últimos datos del INE —no son datos nuestros— hablan de que la demanda todavía está en términos generales en un 13,5% por debajo del mismo periodo del año 2019. De este modo, por tipo de especialidades, el urbano está un 15% por debajo del año 2019, las cercanías están un 9%, la media distancia un 17% por debajo, la larga distancia un 28,5% y el transporte discrecional está en un 34% por debajo de lo que había en el año 2019, es decir, todavía estamos muy lejos de poder decir que hemos llegado a la recuperación o que estamos cercanos a ella. Cualquier actividad que caiga un 15% en un año normal supone prácticamente poner a la empresa en una situación muy delicada. Parece que vamos saliendo del túnel. El verano es especialmente positivo. La verdad es que el verano lo vemos con esperanza, pero el camino vuelve a estar lleno de dificultades. Es decir, no podemos obviar la situación por la que atravesamos de inflación, motivada principalmente por el incremento del precio de los carburantes.

Por dar una cifra, en el sector han desaparecido en estos años 270 empresas, y no va a terminar ahí, es decir, durante el año va a seguir incrementándose el número de empresas que han desaparecido. Ya estamos por debajo de 3000. Somos un sector muy atomizado. Estábamos normalmente en las 3180, y ya estamos en las 2888, y las que sobreviven acumulan una gran deuda, lo que supone un lastre importante para la recuperación del sector, sobre todo por los retos tan importantes que tenemos por delante, como es la descarbonización de la actividad, que conlleva unas inversiones que no son despreciables. Nada tiene que ver un vehículo convencional con un vehículo eléctrico o un vehículo industrial eléctrico con un vehículo industrial de hidrógeno, ni con toda la infraestructura que lleva aparejada un vehículo de estos para su recarga. Por tanto, la situación no es fácil para afrontar estos grandes retos que tenemos por delante. Como decía, seguimos necesitando el apoyo de la Administración y pedimos un fondo COVID de nuevo, que se puede llamar de otra manera, cifrado en unos 1100 millones de euros, para compensar todavía el segundo semestre del año. Lo último que se compensó fue el primer semestre del año 2021; faltaría por compensar el segundo semestre de 2021 y parte del primer semestre del 2022. Estos 1100 millones se desglosan en 80 millones para servicios discrecionales, que sería la parte que menos apoyo ha tenido por parte de la Administración; 746 para los servicios regulares de uso general y 275 millones para los servicios urbanos.

Ahora aparece, como decía, un nuevo obstáculo, que es el precio del carburante, el precio de la energía. Esto se inicia ya el año pasado, no es un tema de este año, pero se ha acelerado con la invasión de Ucrania. En el año 2021 el precio del gasoil se incrementó en un 16,1% y el del gas, que es una energía que es bastante utilizada ya en el sector, se incrementó un 364% —estos son datos del MIBGAS sobre precios medios—, y en lo que llevamos del año 2022 se han incrementado un 38,42% el gasoil y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 4

un 140 % el gas, es decir, en estas circunstancias, esto pone de manifiesto que seguimos precisando de mucho apoyo por parte de la Administración. Se han puesto en marcha ayudas precisamente en el trimestre anterior —prácticamente en este trimestre que está a punto de finalizar—, que se van a prolongar de aquí a final de año —el reciente real decreto que se aprobó este fin de semana pone en marcha una serie de medidas positivas para el sector—, pero entendemos que los 20 céntimos de descuento por litro son insuficientes. Entendemos que debería incrementarse al doble, por lo menos 40 céntimos, porque el mercado ya ha absorbido estos 20 céntimos. El precio del gasoil ya no es el mismo de hace tres meses y, por tanto, necesita un tratamiento diferenciado para el profesional, y el gas, como decía, también necesita un tratamiento diferenciado, porque tiene 20 céntimos por kilo de gas y es una ayuda prácticamente insuficiente, habida cuenta del 364 % del año pasado y el 140 % de lo que llevamos de año. En cuanto a la ayuda directa que ha habido por vehículo —una ayuda de 950 euros para nuestro sector en el anterior real decreto de ayudas al sector como consecuencia de la guerra de Ucrania—, consideramos que deberían repetirse por trimestres, es decir, para este tercer trimestre del año y para el cuarto debería de haber otra partida similar para poder reequilibrar de alguna manera la actividad.

Por otro lado, todos los contratos públicos que tenemos con las administraciones, es decir, todos los contratos de gestión de un servicio público, como son las concesiones de transporte, que prestan un servicio público esencial, así como los contratos que tenemos con las administraciones públicas para realizar transporte escolar necesitan un reequilibrio. La forma de reequilibrar este tipo de contratos puede ser vía tarifa, pero creemos que no es la mejor vía en este momento subir la tarifa del transporte, habida cuenta de cómo está la situación y de que las demandas todavía están muy hundidas; no es la mejor medida para recuperar demanda. Si esto no se hace, la otra medida es vía compensación económica al contrato. Es que no hay otra, y además esto está establecido así en la Ley de Contratos del Sector Público. Pedimos urgencia a las administraciones para que pongan en marcha medidas, porque lo que puede ocurrir —y no quiero que suene a amenaza, porque es una realidad— es que en algún momento algún servicio de transporte no pueda prestarse porque no hay dinero para pagar el gasoil o no hay dinero para pagar las nóminas de los conductores. Así, es lógico que Repsol o cualquier otro operador petrolífero, que no fía a crédito el combustible, deje servirlo o que un conductor que no cobra no se presente al puesto de trabajo o que el transporte escolar no se inicie el curso que viene. Esto podría llegar a pasar, habida cuenta de la situación en la que se encuentran muchos contratos del sector. Por tanto, es urgente que se pongan en marcha medidas en este sentido.

A todo esto se une la Ley de Desindexación de la Economía Española, que es una medida que se toma en un momento determinado y que está precisamente impidiendo el reequilibrio de muchos contratos de transporte de viajeros por carretera, además de tensionar el diálogo social. Esto, al final, tensiona la negociación colectiva en el sector. Por tanto, pedimos que, no sé si en la ley de movilidad sostenible o antes, el sector se excluya de la aplicación de la ley de desindexación, que es posible. Lo tenemos analizado jurídicamente y es viable hacerlo. Es una simple modificación, una enmienda y quedaría el sector fuera de la aplicación de esta medida.

En cuanto a los descuentos que se han aprobado recientemente en los títulos multiviaje y abonos de transporte, es una medida positiva. Yo creo que puede ser una medida incentivadora del uso del transporte público, lo que podría servir para recuperar la demanda, pero esperamos que no sean los operadores de transportes los que acaben financiando una medida de este tipo, es decir, que tengamos que anticipar los descuentos y que luego la compensación venga un cuatrimestre *a posteriori*. Porque, además, se da la situación de que las partidas presupuestarias que hay para ello son limitadas, y puede que la medida tenga éxito, como ha ocurrido en Alemania, y que en vez de 200 millones acaben siendo 300 o 350 millones, y el operador ya ha adelantado ese dinero. ¿Qué va a ocurrir si al final el gasto es superior a la cantidad presupuestada? Por tanto, aquí pedimos que en la regulación que tiene que hacer el Ministerio de Transportes, en la orden ministerial que tiene que sacar antes del 15 de julio, todo esto quede perfectamente acotado para evitar problemas.

Una medida que entendemos que debe ser puesta también en marcha es la eliminación de las mascarillas. Hemos eliminado las mascarillas para todo menos para el transporte público. Es un espacio absolutamente seguro. Nos juntamos y nos reunimos para estar en cualquier sitio público con multitud de personas y, sin embargo, en el transporte público no es posible. Esto está generando problemas en la propia ejecución del servicio, porque estamos habituados a no llevar mascarillas, y cuando vas a utilizar el transporte público, no llevas mascarilla. Te presentas al servicio y ya tienes el problema con el conductor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 5

y con el resto de los usuarios. ¿Qué hace?, ¿te deja subir?, ¿no te deja subir? Al final, esto es un problema. Muchos países de nuestro entorno las han eliminado ya y nosotros pedimos que se eliminen.

Como decía, estamos en un momento de transformación, se están trabajando los nuevos mapas concesionales y la ley de movilidad sostenible. En relación con los mapas concesionales, quería decir que la Administración General del Estado ha presentado ya su mapa concesional y, claro, pedimos que haya coordinación con las comunidades autónomas, precisamente para que el traspaso de todos estos tráficos a las comunidades autónomas se haga de común acuerdo y coordinado con ellas, porque al final el usuario no entiende si la concesión de transporte es de la Administración General del Estado o es de la comunidad autónoma, el usuario lo que quiere es percibir la red como una única red: quiero ir de A a B, sé que tengo que hacer un trasbordo en tal sitio y cuánto me cuesta todo el trayecto y cuánto tiempo voy a emplear en el viaje; a mí me da igual si la concesión es de uno o de otro, porque lo que quiero es poder viajar por todo el territorio nacional. Por eso, para nosotros es fundamental la coordinación con las comunidades autónomas y con el sector, porque luego la puesta en práctica del mapa concesional va a ser llevada a cabo por los operadores de transporte. A esto hay que añadir la financiación —luego dedicaré un rato en la ley de movilidad sostenible— de todo el sistema de transporte, es decir, qué pasa con todos estos tráficos deficitarios que se van a traspasar a las comunidades autónomas. Las comunidades autónomas van a decir: Muy bien, pero o me pasas la partida presupuestaria para hacerme cargo de todos estos tráficos o no voy a poder asumirlos. Entendemos que la financiación debe ser un aspecto tenido en cuenta. La ley debe tener una parte económica, precisamente para dotar de presupuesto todo el sistema de movilidad, no solo las concesiones de transporte en autobús o todo lo que son obligaciones de servicio público, no solo de autobús, sino también de ferrocarril.

No sabemos muy bien cómo se han hecho los mapas concesionales. Hemos tenido poco conocimiento. No sabemos si los datos son del año 2019. Si son datos de 2019, las demandas han cambiado en estos dos años radicalmente y, por tanto, el mapa debería tener una revisión. ¿Cuáles son los impactos del AVE? ¿Se han tenido en cuenta o no? La nueva alta velocidad *low cost* que se ha puesto en marcha con tres operadores está también impactando en toda la red de transporte en autobús y, por tanto, el nuevo mapa concesional precisa una revisión en este sentido. Dicho esto, quiero decir también que el mapa concesional es un modelo que funciona, que es un ejemplo de éxito de colaboración público-privada en la prestación de un servicio público de primera necesidad y estratégico para la cohesión social. La filosofía del sistema concesional español se asienta en que los tráficos rentables compensan los no rentables, de forma que el global de la concesión es rentable para el operador. Si cogemos los tráficos de transporte regular aisladamente, si los consideramos de forma aislada, si cogemos solamente ratios de rentabilidad de aquellos que son aceptables y los extraemos de la concesión dejando los tráficos no rentables abandonados, toda la red se vendría abajo.

No voy a decir mucho porque me queda poco tiempo. Tenemos que tener en cuenta la singularidad española. Es verdad que una cuarta parte de la población está solamente en dos comunidades autónomas, la catalana y la madrileña, y el resto se concentra en grandes ciudades, como en Aragón, o en un número reducido de ciudades, como en Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Andalucía o Asturias. Por tanto, la densidad de población en España es muy dispersa. El sistema concesional permite la cohesión y garantizar el sistema de transporte de forma universal en todo el territorio. Resultaría difícil justificar por qué un sistema que funciona, que garantiza la movilidad al ciudadano se quiere modificar, cuando se está ofreciendo con precios muy favorables y en condiciones de calidad muy aceptables. Además, es la Administración quien controla la oferta.

En cuanto a la ley de movilidad sostenible, damos la bienvenida a esta nueva ley. Es un marco normativo que puede venir a modernizar los servicios del transporte por carretera, para conseguir un uso más eficiente de los recursos públicos o promocionar el uso del transporte público como medida para descarbonizar la movilidad.

Una de nuestras principales preocupaciones en relación con la ley de movilidad es la financiación. Dedicar un capítulo a la financiación del transporte, pero solo se dedica a la financiación del transporte urbano y metropolitano, obviando el resto de sistemas de transporte. Entendemos que debe ampliarse el ámbito de la financiación, porque, si no, nacería coja esta ley. Debe contemplarse toda la financiación de la movilidad, toda la financiación de los servicios públicos que hay, tanto del ferrocarril como de carretera, para dotar de recursos a todo el sistema y poder garantizar la movilidad en todo el territorio nacional.

Por otro lado, es una ley compleja, una ley que introduce más organismos y que introduce, desde nuestro punto de vista, mayor burocracia. Entendemos que se puede simplificar y que algunos organismos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 6

incluso se podrían eliminar, cuando tenemos el Consejo Nacional del Transporte Terrestre, que podría englobar todas estas competencias que se quieren atribuir a los nuevos organismos.

En cuanto a la tarificación por uso de las infraestructuras, que también se menciona en la ley de movilidad sostenible, es un tema que nos preocupa desde el punto de vista de operación en transporte público, porque, de llevarse a cabo, supondría un incremento de costes y podría desincentivar el uso del transporte público. Por lo que entendemos que, de implantarse esta medida, para el sector del transporte de viajeros por carretera debería tener un efecto neutral, no debería tener impacto en nuestra actividad porque el uso del transporte en autobús contribuye a la descongestión de las infraestructuras, une la España rural, reduce las emisiones y fomenta el turismo sostenible, solo por citar algunas de nuestras contribuciones.

Por ir terminando, creo que al autobús hay que protegerlo por cohesión social, por eficiencia y por sostenibilidad, y esto también es importante en el caso del turismo, puesto que es nuestra primera industria como país. Para fomentar el turismo sostenible, los autocares turísticos deberían poder tener prioridad en el acceso a las ciudades españolas, es decir, que el acceso, el tránsito y el estacionamiento de los autocares no esté limitado, ya que cada vez nos estamos encontrando mayores restricciones al uso de los autocares en las zonas turísticas de las ciudades porque no se consideran positivos para el entorno.

En cuanto a las estaciones de autobuses, que es una parte muy importante del sector, en España hay más de 350 estaciones de autobuses y el estado en que se encuentran la mayoría de ellas es absolutamente lamentable, lo que provoca una imagen a nuestro viajero muy mala. Tenemos la flota de autobuses más moderna de Europa, fruto de que somos un país turístico y tenemos un sistema concesional, sin embargo una buena experiencia de viaje se viene abajo cuando llegas a una estación de autobús de una capital o de una ciudad que está en muy malas condiciones. Por tanto, debemos prestar atención a esta parte.

Por último, nuestro sector es estratégico para la economía y para la sociedad española, garantizamos la movilidad de millones de personas cada día, aseguramos el acceso a los servicios básicos del Estado del bienestar —como la sanidad, la educación o el trabajo— y es un actor clave en la cadena de la oferta turística. Precisamente por esta razón creo que la Administración debe tomar las medidas pertinentes para garantizar la viabilidad y el desarrollo del sector del transporte en autobús.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Vamos a pasar ahora a los distintos grupos. Por el Grupo Parlamentario de Euskal Herria Bildu, ¿va hacer el uso de la palabra, el señor Ruiz de Pinedo? (**Asentimiento**).

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias por la comparecencia.

Una cuestión, respecto a los mapas concesionales comentaba que se desconocen en estos momentos desde el sector los contenidos. Entiendo que muchos de estos mapas los están haciendo las comunidades autónomas. He entendido que desde el sector no se ha participado o que hay desconocimiento en este momento de cómo está la situación. Simplemente, es una de las dudas que me ha quedado.

Muchas gracias de nuevo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, señor López-Bas, tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Barbadillo. Quiero agradecerle la exposición que nos ha hecho sobre la situación general del transporte de viajeros por carretera. De hecho, nosotros, el Grupo Ciudadanos, coincidimos en algunos de los diagnósticos que usted ha planteado. Yo creo que el transporte de viajeros por carretera ha sido un poco el patito feo, quizá la parte menos tratada bien —por no decir maltratada— del transporte en su conjunto. Y que lo diga usted, además, con una presencia muy importante en el comité nacional, yo creo que es no solamente un acto de sinceridad, sino que es una muestra de que es una realidad patente.

Dado que estamos en un momento en el que con la nueva Ley de Movilidad Sostenible tenemos la oportunidad de renovar en sí el propio modelo de transporte, yo quisiera ver si ahora en su segunda intervención nos puede detallar qué aspectos concretos entiende que la Ley de Movilidad Sostenible, o su posterior desarrollo, podría ofrecer sobre todo para un sector como el del transporte de viajeros por carretera, porque es verdad que lo que conocemos del anteproyecto de ley, sobre todo a través de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 7

manifestaciones de los representantes del ministerio, es una atención bastante preferente a otros sistemas, fundamentalmente el ferroviario. Nosotros somos de la opinión de que el modelo básicamente de autobuses permite precisamente complementar esa importancia que se le puede dar a un sector que evidentemente solo puede circular por la vía férrea y, sin embargo, no es tan integrador o no tiene esa transversalidad que sí puede ofrecer el autobús. Quiero saber si entiende que a través de su presencia en el comité y las conversaciones que puede tener con el ministerio se puede plantear una mayor intervención o presencia del sector del autobús como complementario del sector ferroviario. Sobre todo, porque venimos contemplando que se le está dando esa importancia al sector ferroviario, pero luego en la práctica tampoco contemplamos que realmente sea un modelo al que se le vaya a dar ni una exclusividad ni la importancia que tiene.

Asimismo, por lo que ha dicho, he entendido que está por estudiar, si es que no se ha hecho todavía, el impacto de esa preferencia que la Administración está mostrando por esos medios de transporte, en concreto por el ferroviario y, sobre todo, por la alta velocidad. Nosotros consideramos que el autobús sí que permite, por ejemplo, llegar a todos esos sitios que la alta velocidad precisamente está dejando sin conectar, además con mucha protesta social en ese sentido por la desaparición de otras líneas ferroviarias de cercanía o de media distancia. No sé si considera que su sector es una potencia para luchar básicamente contra el problema de la despoblación, al permitir la movilidad de la población que está en esas zonas.

Y le pido también una reflexión sobre si cree que el cambio de modelo efectivamente se puede realizar ahora con la Ley de Movilidad Sostenible. Sé que hay muchos condicionantes de carácter económico —y los ha comentado— no solamente por la pandemia, sino también por la crisis económica generada por la inflación y la subida de los carburantes. Si cree que es el momento oportuno para que se analice de verdad el cambio en el modelo de sostenibilidad y, sobre todo, en ese modelo concesional con sus transferencias a las comunidades autónomas y el estudio efectivo sobre todo de carácter socioeconómico, es decir, cómo se va a prestar ese servicio a los ciudadanos. Si cree que es el momento adecuado para abordar lo que yo creo que es un modelo antiguo, quizá de alguna manera obsoleto en su actual desarrollo, y si es un buen momento con la Ley de Movilidad Sostenible para abordar en profundidad ese cambio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Bel Accensi tiene la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor Barbadillo su comparecencia en representación de CONFEBUS; en nombre del Partit Demòcrata valoramos mucho su intervención.

La verdad es que la actualidad siempre se impone, y aunque la comparecencia es en relación con el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, usted nos ha hecho una introducción absolutamente necesaria e imprescindible respecto a cuál es la situación del sector y también nos ha ido planteando unas demandas más allá del proyecto de ley que nosotros, ya le avanzo, vamos a recoger.

Ha dicho alguna cuestión sobre la que le voy a pedir aclaración, por ejemplo, que les continúa preocupando mucho la morosidad de la Administración pública. Este es un tema que en nuestro grupo estamos tratando en diferentes ámbitos de forma absolutamente transversal. Y, curiosamente, desde el Ministerio de Hacienda lo que nos vienen trasladando a lo largo de los últimos años, ya no meses, es que la morosidad de la Administración pública se ha reducido de forma notable, y también nos llega este *input* por diferentes aspectos. Pero nos gustaría, si pudiese, ampliase un poco esta información y dónde se focaliza.

Otro tema fundamental, básico, es el planteamiento de qué se debe hacer con la ley de desindexación. Usted plantea que lo podríamos resolver con una enmienda fácil dejando al sector fuera. El problema es que nosotros aquí recibimos a muchos sectores y todos los sectores nos están pidiendo prácticamente lo mismo. El presidente de CONFEBUS nos ha dejado encima de la mesa una advertencia importante, que no la he entendido como una amenaza, sino que, si no resuelve el tema de la actualización de los precios de determinados contratos, algunos de estos contratos van a entrar en colapso. Con lo cual puede ocurrir que, aun con la máxima buena voluntad de las diferentes empresas que tienen adjudicados unos determinados servicios, va a ser inviable su prestación. Nosotros hemos presentado diferentes enmiendas en diferentes proyectos para asumir esta realidad. Yo creo que —y les dejo una idea— cuando estamos reclamando un pacto de rentas debería incluirse dentro del pacto de rentas. Y en el pacto de rentas deben

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 8

estar los sindicatos, deben estar las empresas y debe estar la Administración pública. Y seguramente —no le engaño— las actualizaciones de acuerdo con el IPC no van a ser posibles, pero tampoco lo que no puede ser posible, desde nuestra perspectiva, es la no actualización de determinados contratos, vista la evolución de los precios de algunas materias primas, por ejemplo, en este caso los carburantes. También recepcionamos la petición del fondo COVID, de las ayudas que se deberían repetir.

En todo caso, me gustaría dedicar algo de tiempo a dos de los temas importantes, el mapa concesional y el proyecto de ley de movilidad sostenible. Respecto a los mapas concesionales —usted en su intervención lo ha explicado—, la filosofía sobre la que se asienta este sistema peculiar esencialmente en España es combinar en un mismo contrato tráficos que son rentables con tráficos que no son rentables, con lo cual se posibilita llegar a determinados pueblos, ciudades o territorios del país que, si no, no sería posible. Nos ha dicho que le preocupa que se estén desglosando algunas de estas concesiones, se traspasen a las comunidades autónomas —se entiende que las más deficitarias— sin la financiación adecuada. Dado que la situación de la financiación de las comunidades autónomas ya es deficitaria en sí misma, va a ser muy difícil mantener este tipo de concesiones. En todo caso, sabe que desde determinados sectores también se alega que al liberalizarse en su momento el transporte por avión o recientemente el transporte por ferrocarril, esto ha tenido un impacto directo en los precios, disminuyéndolos. Quisiera que nos explicara si este efecto se podría producir o solo se podría producir a corto plazo y después se revertiría de alguna otra forma.

Ya he agotado el tiempo. Respecto al proyecto de ley, que es lo que nos ocupaba, también nos ha dejado algunos titulares importantes, como el tema de financiación, somos conscientes, y no incrementar la burocracia y aquí me gustaría que nos pudiese ampliar un poco más cuál es su posición.

Como ya estoy fuera de tiempo y el presidente me mira de aquella forma que suele usar el presidente —siempre de forma muy amable— (**risas**), más allá de que podamos mantener relaciones con CONFEBUS para poder trabar algunas enmiendas adicionales, me gustaría que nos ampliase más aquellos aspectos del anteproyecto que usted cree que deben mejorarse.

Y ya abusando, señor presidente, ha mencionado otra cuestión que me he saltado, que es el alto endeudamiento de las empresas a raíz de los últimos acontecimientos. Nos preocupa mucho esto porque con la Ley de Movilidad Sostenible y algunas otras exigencias de legislación que estamos tramitando, las inversiones que deberán hacer las compañías van a ser muy importantes. Queremos saber cómo serían compatibles estas nuevas inversiones con esta situación de alto endeudamiento.

Muchísimas gracias, señor presidente, por su amabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Permítame, señor Bel, no se ha pasado usted del tiempo más que los últimos treinta segundos. Ahora, esa interpretación de las miradas que yo tengo me... (**Risas**). No sé, tendré que tener cuidado y siempre que le mire estar pensando en otra cosa distinta, por lo que pueda pasar.

Treinta segundos se ha pasado del tiempo. Ustedes saben que cuando alguien se pasa en el tiempo, normalmente suelo tener algún gesto obvio de que se pasa el tiempo, sin interrumpir, siempre y cuando no haya un exceso sobre esa advertencia.

Pasamos al Grupo Parlamentario Republicano, señora Inés Granollers, tiene usted la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Barbadillo, por sus explicaciones. Lamentamos, como en todos los sectores, estos tiempos tan malos que les ha tocado vivir. En mi caso, que soy de una zona rural, sí que aprecio muchísimo el transporte por autocar. En muchísimas zonas solamente tenemos este transporte como transporte público colectivo para poder trasladarnos de un sitio a otro.

Le voy a hacer una serie de preguntas por si me las puede contestar y, si no puede ser hoy, algún día me puede mandar un correo. Por ejemplo, cambiar a un autobús eléctrico en un trayecto de larga distancia sabemos que ahora mismo es prácticamente imposible. ¿Piensan pedir al Gobierno que haya más cargadores en carretera para que se puedan hacer trayectos de larga distancia con autobuses eléctricos? Porque es que, si no, sí que el transporte por autocar se va a quedar un poco desfasado con respecto a otros transportes.

Le voy a hacer una pregunta quizás más de seguridad vial, porque como también estoy en la Comisión de Seguridad Vial es una cosa que me importa. ¿El uso del tacógrafo lo encuentran imprescindible en el transporte de viajeros? Porque sí que sabemos que en larga distancia es obligatorio, pero en la corta distancia, al final cuando un conductor lleva muchas horas conduciendo da igual los kilómetros que haya hecho, sino las horas. Nos gustaría saber también su opinión sobre el uso del tacógrafo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 9

Quisiera saber si tienen problemas de recursos humanos, o sea, que tengan autocares parados por falta de personal o por falta de recursos humanos.

En relación con el descuento por litro, estamos también completamente de acuerdo con que tendría que ser mucho mayor para el transporte colectivo que para el transporte privado, pero que esto influyera después en el precio del billete, porque al final lo que nos interesa es que la gente se mueva en transporte colectivo y no en transporte privado.

Y sobre las estaciones, que sí que estamos de acuerdo en que hay muchísimas estaciones en muy mal estado, pero quizás deberíamos ir tirando todos hacia unas estaciones intermodales, donde puedan coincidir tren, autocares, que haya alquiler de bicicletas y de patinetes para que pueda haber una movilidad intermodal en todos los sentidos.

Hay una cosa que no he terminado de entender, probablemente porque no he podido escuchar el cien por cien de la intervención. Entiendo que el sistema concesional está funcionando, entonces, ¿las 270 empresas que han desaparecido estaban en este sistema o estaban de otra manera? Y, si es un buen sistema y es un sistema que funciona, ¿por qué se están pidiendo ayudas económicas? Si una cosa funciona, en principio no tendría por qué haber pérdidas. Si nos pasamos a un modelo que sea más liberal, como el de los países vecinos de Europa, al final acaba repercutiendo, tal y como ya han comentado algunos de nuestros compañeros, en el precio del billete, por tanto, la gente viaja mucho más. Quizás se puedan recuperar inversiones por aquí.

Estas son todas las preguntas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Laura López, tiene usted la palabra.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Gracias por asistir y bienvenido a esta comisión, señor Barbadillo. Tengo diferentes preguntas por hacerle, voy a intentar ser breve, pero también lo más clara posible para facilitarle a usted el proceso de respuesta.

Las dos primeras preguntas van a ser generales para usted y para los demás comparecientes. Saben ustedes mejor que nosotros que respecto a la presencia de mujeres en el sector, si bien como conductoras profesionales sí que hay un breve incremento respecto a tiempos del pasado, no es así en puestos directivos. Quería saber cómo desde CONFEBUS se persigue la igualdad de género para que las mujeres estemos representadas en todos los ámbitos y en todas las jerarquías, tanto de la empresa como de la propia asociación. La segunda pregunta, que también va a ser compartida para el resto de comparecientes, es si ustedes como CONFEBUS tienen algún plan para la utilización de los fondos Next Generation para la descarbonización. Si bien es verdad que el uso del autobús por sí solo ayuda a la descarbonización de la economía, también sabemos que, como usted ha indicado, la mayoría de los autobuses siguen utilizando petróleo y, por tanto, en términos de sostenibilidad no puntuarían en la excelencia.

Ahora voy, si me permite, a las preguntas más concretas sobre lo que usted ha tenido la pertinencia de contarnos hoy aquí en Comisión. Según he podido observar en su página web, entre los valores de CONFEBUS se encuentra la generación de riqueza y empleo para el sector. Les agradezco que tengan esta visión. En cuanto a la generación de riqueza y empleo, en lo que refiere a la calidad del empleo, quisiera saber cuál es la opinión de CONFEBUS sobre adelantar la edad de jubilación de los conductores profesionales ya que, como sabe, sobre todo en los últimos años viene suponiendo un riesgo para la salud de muchos conductores —y pocas conductoras— y también para la seguridad vial de los usuarios y usuarias del valioso servicio que ustedes prestan.

Entre otros de sus valores se encuentra la defensa de la economía de mercado. Y aquí sí que me gustaría, si usted fuera tan amable, que me aclarase cómo la defensa de la economía de mercado, que ustedes tienen como uno de sus valores destacados, se hace compatible con todas las peticiones de ayudas estatales, toda esta retahíla que hoy usted nos ha hecho saber. Entre ellas, ayudas directas al sector, subvención, aumento de la subvención de los precios del petróleo, más financiación pública también para los servicios discrecionales, también ha dicho que es el Estado quien se tiene que hacer cargo de la creación y mantenimiento de las infraestructuras por las que los autobuses discurren... De verdad que necesito aclaración en este punto porque tantas ayudas públicas me parecen incompatibles con la defensa de la economía de mercado, que solo debe regirse por la ley de la oferta y de la demanda,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 10

por lo que si la demanda baja, pues los beneficios bajan, y no veo cómo puede haber cuando no hay beneficios se tengan que suplir con el dinero de todos y todas.

También, quisiera preguntarle —y si no tiene tiempo hoy, en mi grupo parlamentario, como sabe, siempre estamos dispuestos a mantener las reuniones que sean necesarias— por algo a lo que ya han hecho referencia las señorías que me han precedido en esta intervención, me refiero a la elaboración del mapa concesional. Yo le puedo decir que una simple búsqueda en Google le cuenta cómo se ha hecho el mapa concesional y, además, ha contado con los agentes sociales. Creo que usted puede expresar esta duda en el marco del Comité Nacional del Transporte por Carretera. También, respecto al mapa concesional quería saber si está de acuerdo —como aquello del 1 al 10 está usted de acuerdo o no— en que son las comunidades autónomas las que tienen un mayor conocimiento tanto de las características del terreno de las propias comunidades autónomas como de las necesidades de las personas que vivimos en ellas; es una pregunta dicotómica.

Y también —y creo que ya para acabar— una última pregunta, usted ha dicho algo así como que se tiene que evitar que haya —como usted nos ha hecho el favor de pasarnos algunas notas, lo voy a leer— un trato discriminatorio a favor de ferrocarril, de lo que deduzco que usted opina que el ferrocarril y el servicio por autobús son rivales. Y yo más bien los veo como complementarios. No sé si usted está de acuerdo y la suposición que yo he hecho es totalmente errónea. Hablando de transportes complementarios, ya ha hecho también referencia alguna intervención anterior a esto, ¿hay algún plan liderado por CONFEBUS que pueda contar con financiación pública —porque estoy de acuerdo con la financiación pública, faltaría más— para aumentar la intermodalidad de los distintos servicios públicos? Me refiero a bicicletas, sobre todo, y tren, no solo de larga distancia, sino también la media distancia y, sobre todo, los trenes de cercanías. ¿Cómo se puede complementar el autobús con la bicicleta?

Por último, ¿cómo desde CONFEBUS se aseguran de que las personas con movilidad reducida pueden estar cómodas en su acceso y estancia en los autobuses?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, doña Patricia de las Heras, tiene usted la palabra.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor Barbadillo, por su comparecencia.

Quiero felicitarle por su exposición y mostrarle mi total acuerdo con la desaparición de las mascarillas en el transporte público, una medida que no responde a ninguna necesidad real.

En su intervención ha hablado de la importancia de su sector en la cadena de valor del turismo, y es así porque es una pieza esencial en el transporte de viajeros; es por ello que le damos las gracias también en nombre de mi grupo parlamentario por participar en el foro sobre turismo que se organizó en esta misma casa.

En cuanto a la Ley de Movilidad Sostenible, se establece una línea de financiación o asignación de recursos para el sostenimiento de la movilidad, pero lo cierto es que esas subvenciones se limitan, como usted muy bien decía, a transportes urbanos de viajeros. Subvenciones que, por cierto, solo se destinarán a los municipios que tengan al menos 50 000 habitantes o 20 000 si concurren simultáneamente más de 26 000 unidades urbanas o capitales de provincia o capitales de comunidad. Hecho que pone de manifiesto una total falta de interés, una vez más, por la conexión territorial, abandonando más, si cabe, la mal llamada España vaciada, como ya se ha hecho en diversas ocasiones con la supresión y suspensión de líneas. Como bien decía en su exposición, el transporte público —y estamos totalmente de acuerdo— es primordial en los retos demográficos y durante la pandemia precisamente fueron ustedes los más perjudicados y todavía no se han podido recuperar. ¿Qué opina al respecto de este sistema de financiación establecido en el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible?

También me gustaría conocer su opinión, como representante del sector, al respecto de que este anteproyecto establezca como prioritaria en su escala jerarquizada —porque establece una jerarquía de medios de movilidad— la movilidad a pie o en bicicleta, como decía la compañera de Podemos —porque como están también en el Gobierno, pues se nota cuáles son sus intereses— y que la planificación de las urbes se efectuará atendiendo a esta jerarquía. ¿Cómo cree que afectará esto a su sector?

Como muy bien nos ha comentado, se crean distintos y nuevos organismos, nuevos conceptos, se remite a la mayoría de los supuestos a un desarrollo reglamentario posterior, se deja la norma en un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 11

espacio de inseguridad jurídica al albur de posteriores redacciones normativas... Yo quería saber si la norma tal y como está redactada, a su criterio, dota al ámbito de la movilidad de seguridad jurídica.

En relación con el mapa concesional, usted nos ha comentado que actualmente funciona y quisiera saber por qué cree que el Gobierno quiere rediseñarlo ahora.

En cuanto a las obligaciones de servicio público, el texto prioriza tener en cuenta las emisiones antes de declarar las obligaciones de servicio público. Y yo quería saber si cree que este debe ser un principio que deba ser tenido en cuenta para determinar las obligaciones de servicio público en lugar de las necesidades. Y la norma introduce nuevas obligaciones e infracciones, como planes de transporte sostenible al trabajo. ¿Esto puede afectar a su sector?

Ha mencionado que no es lo mismo el coste de un vehículo convencional que el de un vehículo eléctrico, por ejemplo. En este sentido, el Gobierno apoya que en el año 2035 se prohíba la venta de vehículos de combustión. ¿Qué opina al respecto y cómo afectará esto al sector? ¿Considera que nuestro país está preparado para este cambio acelerado?

Perdone un poco la cantidad de temas, pero realmente son muchas cuestiones que efectuar en muy poco margen de tiempo, y por eso son temas muy diferentes.

También se introduce el tan anunciado pago por uso, aunque deberá ser presentado por el Gobierno en un estudio. Lo cierto es que la obligación ya se establece de facto, porque la disposición en la que se establece no da opción al Gobierno de no presentar dicho estudio. Es decir, se establece un mecanismo de financiación y se deberá presentar un estudio. Justo cuando la gasolina supera máximos históricos y se supone que alcanzará los 3 euros/litro este verano, la prioridad del Gobierno es seguir expoliando a los transportistas con nuevos impuestos.

Los datos que nos ha ofrecido aquí son alarmantes y escalofriantes: la desaparición de 270 empresas, sobreviviendo 2888, es decir, una desaparición de casi un 10 % del sector. Y cuando hablamos de cifras, realmente no son cifras, sino que nos estamos refiriendo a familias, a pequeñas empresas que pasan de generación en generación. Y debemos tener en cuenta, cuando hablamos de números, que no son números solo, sino que son familias, que es la alimentación, la comida y el plato que día a día llevan estas personas a sus hogares. Y, lo peor, cuando hablamos de supervivencia, hablamos de una supervivencia endeudada. Sabemos el gran esfuerzo que hacen cada día y lamentamos que muchos se hayan quedado en el camino. También ha hecho mención a los títulos multiviaje y espera que no sean los operadores los que acaben financiando las ayudas, pero ya ha visto lo que ha pasado con las gasolineras y los 20 céntimos. No dude de cuál será el fatal desenlace; es normal que tenga esa preocupación porque es el *modus operandi* de este Gobierno.

Voy terminando, señor presidente. Como decía, con máximos históricos en el precio del combustible y del gas y la inflación disparada, resulta necesaria la revisión de esos contratos que sufren las nefastas consecuencias. En lugar de establecer compensaciones, el Ejecutivo se centra en las emisiones y en la prohibición de venta de vehículos de combustión. ¿Cree que el sector será capaz de sobrevivir a la avalancha impositiva y la inflación que afecta a las materias primas? Y, lo más importante, ¿cree que esta ley da solución a las necesidades del sector?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Lorite, tiene usted la palabra.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Muy buenas tardes, señor Barbadillo. Ante todo quería, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, agradecerle su comparecencia, porque, en el poco tiempo que tenía, usted ha hecho un diagnóstico muy preciso de la situación y de la coyuntura que vive el sector del transporte por carretera desde la óptica de la organización mayoritaria —nada más y nada menos que representativa del 70 % del sector—, lo cual tiene una trascendencia muy especial. Como también tengo el tiempo limitado, yo voy a tocar alguno de los asuntos que usted mencionaba en su exposición para hacer alguna reflexión y alguna pregunta al respecto.

El primero, por aquello de que la actualidad obliga, está en relación con la subida del precio de los carburantes, que de forma evidente afecta al sector del transporte. Efectivamente, coincidimos con usted cuando plantea que esa ayuda es insuficiente, sobre todo para el sector profesional. Somos conscientes de que ustedes piden no solamente la prórroga, sino la ampliación a 40 céntimos de subvención por litro para el carburante profesional. Por cierto, le tengo que decir que hace unos meses el propio Ministerio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 12

Hacienda deslizaba que existía la posibilidad de eliminar aquella bonificación para el combustible profesional, con lo cual no sé cómo van a recibir eso en el Gobierno. Yo quería plantearle una pregunta: ¿no considera usted que sería más efectivo, tras la conclusión a la que hemos llegado con esta subvención, adoptar medidas de índole fiscal? Tenemos una referencia muy cercana en el tiempo, que es lo que ha hecho recientemente la Administración Biden. No sé si una medida como la que ha adoptado en relación con el impuesto de hidrocarburos la Administración norteamericana sería mucho más efectiva. No sé lo que opina sobre esto, pero lo que está claro es que desde el punto de vista fiscal no se ha hecho nada con respecto a los impuestos que gravan el combustible en nuestro país.

Al margen de esta cuestión, quería hablar también, como ha hecho algún otro portavoz, del mapa concesional del transporte regular de viajeros por carretera que el Gobierno ha dado a conocer. Esta misma mañana, señor Barbadillo, yo le he preguntado a la señora ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana acerca de este mapa concesional que el Gobierno ha dado a conocer y me ha dicho que no tenía validez alguna. Prácticamente, eso es lo que ha venido a decir, que no tenía validez alguna. Ahora algún portavoz de la izquierda acaba de decir que estaba consensuado con las organizaciones empresariales representantes del sector y con las comunidades autónomas. En este mar de dudas, me gustaría que nos aclarara si efectivamente se ha negociado y este documento (**muestra un gráfico**) es fruto de la negociación con las comunidades autónomas y con el sector o es una imposición unilateral por parte del Gobierno y, en concreto, por parte del ministerio. Como usted sabe, el documento lo ha elaborado INECO a propuesta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dentro del documento, lo que se ve sobre el derecho a la movilidad en el ámbito rural nos parece escalofriante y, señor Barbadillo, quería preguntarle su valoración con respecto a qué podría suponer para la movilidad en el ámbito rural el descenso de 79 a 22 contratos, el descenso de 966 a 510 rutas de autobús o que prácticamente 1500 municipios rurales se queden sin rutas y sin paradas de autobús, lo cual afectaría a una población superior a 3 millones de habitantes. Esto parece que no se compadece mucho con aquella estrategia por el reto demográfico.

Como tengo poco tiempo, le voy enunciando algún tema más. Con respecto a la ley de movilidad, señor Barbadillo, coincidimos con usted en que ese anteproyecto se queda muy escaso en materia de financiación. De hecho, le señalaré un detalle. Esta ley no se iba a llamar ley de movilidad sostenible, sino que la nomenclatura inicial era ley de movilidad sostenible y financiación del transporte. No sabemos por qué han eliminado la segunda parte, pero lo que sí está claro es que de financiación del transporte se habla poco y hay pocas alusiones en ese texto legislativo que esperamos que lógicamente se mejore en el trámite parlamentario. Esa ley plantea un compromiso tangible del Gobierno de España, aprobado en un Consejo de Ministros y remitido a Bruselas, que es la implantación de la tarificación, del pago por uso al cual usted ha hecho referencia. ¿Sabe usted, señor Barbadillo, lo que pasó cuando el anterior ministro vio el lío que se organizaba con la posibilidad de implantación de los peajes? Pues, algo parecido a lo que ha pasado hoy con la ministra Sánchez, que se desdijo. Dijo que no, que aquellas eran meras reflexiones y que habría que tener un consenso, un diálogo y un acuerdo. Ni ha habido acuerdo en cuanto a la implantación de peajes, aunque hay un plan que lo define de esa forma con un horizonte temporal, ni ha habido tampoco acuerdo en cuanto a la elaboración del documento del nuevo mapa concesional. Las comunidades autónomas le aseguro que no han llegado a ningún acuerdo —he tenido ocasión de hablar con algunas de ellas—; se lo han remitido después.

Y en cinco minutos no me da tiempo para más.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Yo les recuerdo que los tiempos han sido acordados y que todos tienen derecho al mismo tiempo. Además, estamos siendo flexibles.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, don César Ramos, tiene usted la palabra.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Llevo ya muchos años en política —bueno, lo de muchos o pocos es relativo; depende de a quién le pregunte y de con quién me compare—, pero voy a reconocer que me siguen sorprendiendo las dinámicas que se siguen en los parlamentos, porque fui diputado regional durante unos años y ahora soy diputado nacional desde el año 2016. Reconozco que lo que he escuchado hoy en esta Comisión no es lo que yo esperaba. Creo que me voy a declarar un día indignado dentro de la política y quizá incluso monte una tienda de campaña aquí en la Comisión a ver si alguien me hace caso. Una de las cosas que pasa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 13

habitualmente en la política y que nunca entenderé es que, cuando hay foco mediático —cuando hacemos una sesión de la Comisión y se retransmite—, intentamos hacer una intervención que nos permita buscar después el vídeo y subirlo a la red para que los nuestros nos jaleen. No lo entenderé nunca. Quizá tendríamos que haber pedido que esta sesión de la Comisión se hiciera a puerta cerrada, sin retransmisión, para que fuera útil. Cuando planteamos esta comparecencia —por lo menos en este grupo parlamentario—, lo hicimos para intentar analizar con el sector del transporte de viajeros por carretera cuáles son los retos que tiene en el futuro —lo que nos parece muy importante— y cómo los podemos afrontar con la nueva ley de movilidad que se va a hacer. Muchas de las intervenciones que he escuchado aquí han sido intervenciones de oposición al Gobierno. Creo que los grupos de la oposición tienen derecho a hacerlas, pero que no es el marco para ello, porque estamos perdiendo una oportunidad de oro para que, entre todos los grupos parlamentarios, intentemos analizar cuáles son los retos, cuáles son las herramientas y cómo podemos darles respuesta. Insisto en que sigo sorprendiéndome después de muchos años, porque me parece una situación bastante surrealista y porque creo que perdemos oportunidades. Cuando se hace eso, se me ocurren dos cosas: primera, uno busca el foco mediático o, segunda, no tiene nada mejor que hacer.

Después de mi intervención de diputado indignado que acampará en esta Comisión —por lo menos ya ha intervenido Ferran Bel antes, porque, si no, hubiera dicho que cómo meto el dedo en el ojo a los grupos parlamentarios si luego voy a pedir que me apoyen, pero no lo he podido evitar—, voy a ir al tema, que es lo importante. La movilidad ha cambiado radicalmente en los últimos años. Ha cambiado la movilidad, han cambiado las costumbres de los usuarios y han cambiado las herramientas. Además, como sabemos, España tiene muchas más infraestructuras ferroviarias de las que tenía en otras épocas. Entonces, lo que me sorprende es que sigamos haciendo el mismo planteamiento para el sector de transporte de viajeros por carretera en la ley de movilidad que el que teníamos hasta ahora. Creo que nos tenemos que hacer una pregunta y voy a pedir que nos la hagamos cuando debatamos y tramitemos la ley: ¿el sistema concesional en vigor es válido para la realidad actual o hay que cambiarlo? Hay algunas organizaciones, algunas de las cuales hoy intervienen aquí, que piden la liberalización total del sector. Muchos vemos cómo las carreteras de nuestro país han sido ocupadas en algunos casos por empresas que hacen transporte internacional porque la ley europea lo permite. España todavía no lo permite, pero hay gente que va a defender que se liberalice el sector de transporte de viajeros por carretera. Me gustaría que pudiéramos hacer una reflexión sobre eso, sobre si hay que liberalizarlo o no, o si hay que cambiar el sistema con respecto a cómo lo tenemos ahora. Creo que hacer ese debate es el gran reto que tenemos por delante en la ley de movilidad.

Como decía, la movilidad ha cambiado, las prácticas han cambiado, las lógicas han cambiado y continúan cambiando. Ahora lo que hacen los usuarios es acudir a algunas empresas que incluso pueden hacer competencia desleal al sector, porque a través de determinadas aplicaciones fomentan el uso del coche compartido. El sector tiene que ser consciente de que, o entendemos cómo es la nueva realidad, adaptamos las nuevas regulaciones y protegemos al sector facilitando al mismo tiempo la mejor movilidad de los ciudadanos, o esas cosas pasarán con mucha más frecuencia y tendremos un problema. Por eso, creo que tenemos que hacer esas reflexiones.

Lógicamente, yo entiendo la posición del representante de CONFEBUS, porque el sector de transporte de viajeros por carretera, igual que otros muchos sectores, ha tenido y tiene una situación muy complicada por la coyuntura que vivimos. No obstante, ante eso creo que el Gobierno ha dado ciertas respuestas. ¿Son todas las respuestas necesarias? No, nunca van a ser suficientes, nunca van a ser todo lo que busca el sector, pero yo creo que se han dado respuestas. Muchos grupos han hablado de todas las medidas que se han tomado y sobre si son buenas o malas. Teniendo en cuenta que todas se han tramitado dentro de reales decretos leyes que se han debatido en esta Cámara, ya ha habido oportunidad de debatir eso, por lo que me gustaría que nos pudiéramos centrar en ver qué vamos a hacer con la ley de movilidad para garantizar la mejor movilidad de los ciudadanos, para garantizar que el sector puede ser competitivo y para ver qué piensa el sector del transporte a demanda. Como digo, creo que hay que cambiar la lógica imperante hasta ahora —quiero que el compareciente me justifique si es mejor el sistema concesional tal y como estaba o no— y tenemos que buscar la forma de hacerlo. Tenemos un reto por delante y perderíamos una oportunidad si en la tramitación de la futura ley de movilidad no nos hacemos estas preguntas.

Hoy espero que los comparecientes nos den luz dentro ese debate que debemos tener. Además, creo que tenemos que ser imaginativos. La lógica actual no es la lógica de hace unos años. La lógica actual es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 14

radicalmente distinta a la de cuando se planteó este sistema y, o la cambiamos, o alguien obligará a que se cambie de una forma que creo que será mala para el sector y para todos. Termino ya. Si no hacemos estas reflexiones, nos pasará lo que le pasó al sector del taxi y los VTC, cuando por una evolución hubo un conflicto entre sectores y lo que tuvo que hacer la política después fue regular; regular tarde y regular de la forma que se pudo pero no de la forma más adecuada. Creo que tenemos que evitar eso y, por ello, tenemos que hacer las reflexiones adecuadas. Entiendo lo del carburante, pero creo que será mucho más interesante si eso lo debatimos en otro momento.

Como no veo el tiempo en esta sala —si está en rojo ya o no—, no sé cuánto me queda.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Entiendo que no ve el tiempo no como concepto climático, sino como concepto temporal de los minutos que quedan. **(Risas)**.

Ya han terminado de intervenir todos los grupos parlamentarios. Ahora, por tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Barbadillo. Puedo ser un poco flexible, pero tenga en cuenta que tenemos a otro compareciente esperando y hemos ajustado los tiempos. Puede responder a lo que le han preguntado los distintos grupos. Señor Barbadillo, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE CONFEBUS, CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DE AUTOBÚS** (Barbadillo López): Muchas gracias, presidente.

La verdad es que han sido tantas intervenciones y tan densas que dar respuesta ahora a todas va a ser muy complicado, pero voy a tratar de hacerlo. En primer lugar, quiero aclarar una cosa. El mapa concesional ha sido una demanda del sector, es decir, nosotros solicitamos que se hiciera un mapa concesional nuevo, porque el mapa concesional que hay en este momento ya no sirve. Como decía el diputado César Ramos, es verdad que la movilidad ha cambiado y no podemos mantener todo como estaba. Por tanto, el sector pedía que se hiciera un nuevo mapa concesional. Lo que pedimos ahora respecto a este documento, que es un documento de trabajo, es coordinación con las comunidades autónomas para que todos estos tráficó que pasan a ser ahora competencia de las comunidades autónomas tengan la correspondiente financiación para poder ser atendidos. Luego me referiré a las ayudas y compensaciones que solicitamos, a las que se ha referido la diputada del Grupo de Unidas Podemos.

En cuanto a si el sector ha participado o no en la elaboración del mapa concesional, pues la verdad es que tengo que decir que esto fue una encomienda de gestión que se hizo a INECO. En honor a la verdad, INECO solamente nos convocó a un taller hace más de un año —fue una sesión de trabajo que duró una hora— y nunca más supimos de este asunto hasta que el día 7 de abril de 2022 no nos lo presentaron ya como un documento hecho sobre el que trabajar o tratar de buscar el consenso con el sector. Esto es lo que ha ocurrido y poco más podemos decir. Es más, no conocemos muy bien todos los datos ni cuáles han sido los criterios para la elaboración del mapa.

El señor López-Bas de Ciudadanos me preguntaba acerca del tema de la discriminación entre ferrocarril y autobús. Las obligaciones de servicio público del ferrocarril en España tienen más de 1000 millones de euros anuales en los presupuestos generales del Estado y las obligaciones de servicio público de las concesiones del Estado no tienen ni un euro en los presupuestos generales del Estado. Entendemos que este es un trato discriminatorio cuando la propia Administración General del Estado a la hora de elaborar el mapa concesional reconoce que solo veinticinco de los setenta y nueve contratos actuales son rentables. Nosotros tenemos una obligación de prestación de un servicio público y, por tanto, entendemos que debe haber alguna compensación. Pero no me refería solo a esto. Nosotros entendemos que a la hora de elaborar el nuevo sistema de movilidad habrá sitios donde el ferrocarril dé mejor respuesta a los ciudadanos que el autobús y en otros sitios será el autobús el que dé mejor respuesta a la movilidad, a lo mejor de forma más económica y cubriendo perfectamente las demandas de movilidad en esos puntos. Por tanto, entendemos que debería analizarse la movilidad en general y no tener diferentes enfoques, porque muchas veces ocurre que hay una política de transporte ferroviaria, una política de transporte aérea, etcétera. Debería haber una política de transporte global donde la intermodalidad y el uso de los diferentes modos de transporte den respuestas a las necesidades de los ciudadanos de la forma más eficiente posible. Por supuesto que son complementarios el ferrocarril y el autobús. Entendemos que lo que tenemos que hacer es tratar de ser lo suficientemente competitivos para captar demanda del vehículo particular. Es así como nosotros lo entendemos y, por tanto, las infraestructuras juegan un papel

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 15

fundamental. En este sentido, los carriles BUSVAO, los ejes de penetración en las principales ciudades españolas, es una demanda histórica o recurrente del sector. Entendemos que esto es apostar de verdad por el transporte público, darle velocidad, darle puntualidad, darle agilidad y, en consecuencia, darle competitividad para atraer viajeros al sector. Para nosotros el mapa concesional es importante, pero la parte más importante va a ser la de los anteproyectos de los pliegos de todos estos corredores y de todas estas líneas, porque ahí es donde va a estar el detalle a la hora de licitar y de prestar el servicio.

En cuanto a la morosidad de las administraciones por la que me preguntaba el señor Ferran Bel, empieza a haber problemas en algunos ayuntamientos a la hora de cumplir con los pagos a su operador de transporte público, es decir, al operador privado que realiza este servicio público. Algunos pagos que se estaban cumpliendo religiosamente vemos cómo se están dilatando; si quiere datos concretos se los podemos facilitar.

La ley de desindexación claramente es un problema a la hora de hacer una revisión de un contrato público, porque, para empezar, el personal es lo que sube con respecto a los funcionarios públicos. Nuestra negociación colectiva siempre va muy por encima del IPC en todo el sector y, por tanto, el coste suele ser muy superior a lo que suben los sueldos de los funcionarios públicos. En nuestro caso, el personal representa el 50% de la estructura de costes, o sea, tiene un peso elevado; eso además de otras partidas que no se pueden tener en cuenta a la hora de revisar. Por tanto, esto tensiona la negociación colectiva y tensiona al final todo el contrato. Un contrato que puede ser viable de salida se acaba convirtiendo a lo largo de los años en un contrato quebrado o absolutamente inviable.

En los mapas concesionales, efectivamente, lo que se ha primado es que los núcleos de población de mayor número de habitantes sean los que van a ser atendidos por la red de la Administración General del Estado, dejando a las comunidades autónomas aquellos núcleos de población más pequeños, uniendo solamente capitales de provincia y principales núcleos de población. Esto no tendría ningún problema si todo estuviese perfectamente ordenado y coordinado y si el viajero, que es la parte que al final debe estar en el centro, sintiera que solo es una red. A mí me da igual si es del Estado o es de una comunidad autónoma; yo me quiero subir en un transporte y llegar a mi destino de la mejor manera posible, de la forma más económica, eficiente, etcétera.

En cuanto a la liberalización, sobre la que también me preguntaban y que está sobre la mesa —también el diputado del Grupo Socialista, César Ramos, se ha referido a ella—, tenemos ejemplos ya. El Reino Unido la hizo. Margaret Thatcher en los años ochenta liberalizó el transporte en el Reino Unido y todos sabemos lo que ha ocurrido: quedan cuatro grandes operadores de transporte y se ha convertido en un oligopolio. Precisamente ahora empiezan a entrar —lo hemos visto recientemente en prensa— fondos de inversión, porque empiezan a ver que va a haber un cambio regulatorio en el Reino Unido para establecer concesiones de transporte que dan estabilidad a contratos entre siete y ocho años de duración para prestar los servicios de transporte público. Por tanto, es una vuelta atrás. Hemos visto cómo en otros países en la Unión Europea, a raíz de la liberalización, han tenido mucho éxito algunas plataformas que no tienen ni conductores ni tampoco vehículos. Han tenido tanto éxito que han copado y controlan el 97% de la oferta del sector y, cuando esto ha ocurrido, han empezado a abandonar zonas que antes cubrían y tráficos que antes atendían, los precios del transporte han subido y, al final, se vuelve a convertir esto en un monopolio o en un oligopolio. Por tanto, creo que no es tan malo el sistema español, donde hay una media de dos contratos como máximo por operador de transporte, salvo en determinados grupos. Es verdad que hay algunas sociedades que han ido comprando y aglutinando más contratos, pero la media es de dos contratos por operador de transporte; es decir, hay 1400 concesiones de transporte en España y 3200 empresas. No todas operan estos contratos, pero más de 1000 empresas están operando este tipo de contratos. Por tanto, tenemos un sector absolutamente atomizado, en contra de lo que ocurre en otros territorios que han optado por la liberalización.

En cuanto a la ley de movilidad, efectivamente es una ley que introduce el EDIM, el Consejo Superior de Movilidad, también una comisión de expertos...; es decir, al final un montón de organismos. Entendemos que es muy burocrática y que hoy en día en la propia Administración en relación con la actividad del sector ya existe el Consejo Nacional de Transporte Terrestre, donde está el ferrocarril, estamos nosotros, están los fabricantes, están los carroceros, están los agentes sociales, están también los trabajadores, está ADIF... Ahí podrían tener cabida perfectamente muchas de las cosas que se pretenden con la ley de movilidad y, por tanto, posibilitar una simplificación normativa.

En cuanto a las inversiones en el sector, es verdad que tenemos retos por delante muy grandes. El principal es la descarbonización de la actividad, pero con la tecnología que hay hoy en día disponible los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 16

vehículos eléctricos industriales solo valen para el entorno urbano. No hay tecnología eléctrica para servicios interurbanos, porque las baterías no tienen autonomía suficiente y tienen un tamaño y un peso excesivo que no hacen posible cumplir con la normativa, porque con ese peso por eje hundiríamos el asfalto, además de eliminar la capacidad de las bodegas para meter el equipaje. Es posible que la evolución tecnológica acabe permitiendo que vehículos eléctricos acaben pudiendo realizar transportes interurbanos, pero también es verdad —lo comentaba la diputada del Grupo Republicano— que necesitamos la infraestructura de recarga asociada. Y no solo me refiero a la infraestructura de puntos de recarga en carretera, sino que estamos viendo que la infraestructura eléctrica no soporta la recarga de los vehículos en los entornos urbanos. Ya nos ha pasado que poniendo una flota de quince vehículos a recargar en un polígono industrial se ha producido un apagón en la mitad de la ciudad esa noche. Así pues, de momento también hay problemas de infraestructura eléctrica.

El vehículo de hidrógeno, que puede ser una alternativa, de momento está en pruebas por muchos operadores y por los propios fabricantes, pero el kilo de hidrógeno verde —porque estos vehículos deberían ser movidos por hidrógeno verde— de momento es muy caro y los precios actuales hacen inviable su operación. Es posible también que el avance tecnológico haga que esta tecnología eclosiona y se acabe reduciendo el precio de forma considerable, pero, por orden de magnitud, un vehículo de gasoil es tres veces más barato que un eléctrico y cinco veces más barato que uno de hidrógeno. Además, hoy en día los vehículos Euro 6 de última generación, cuyo motor diésel Euro 6E ha entrado en vigor en enero de este año, emiten muy poco. Es decir, podríamos estar sustituyendo flota antigua, vehículos de hace más de cinco o diez años, por flota nueva y estaríamos ya de por sí reduciendo las emisiones mientras el avance tecnológico va evolucionando y nos permite sustituir la flota por otro tipo de tecnología.

Por tanto, entendemos que los fondos Next Generation que están encima de la mesa deberían poder contemplar la tecnología de gasoil de momento solamente para los Euro 6E, los de última tecnología, porque, de lo contrario, lo que va a ocurrir es que no vamos a ser capaces de consumir esta partida presupuestaria para renovación de flota, porque no hay tecnología. Es absolutamente inviable. A las entidades locales que se les ha dotado con 1000 millones de euros de los fondos Next Generation para políticas en materia de movilidad en los entornos urbanos, pero solo se van a implantar 650 vehículos de tecnología eléctrica. Eso, para la flota que hay en España, es testimonial.

En cuanto a la seguridad vial, a la que también se refería usted...

El señor **PRESIDENTE**: Se ha agotado su tiempo.

El señor **PRESIDENTE DE CONFEBUS, CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DE AUTOBÚS** (Barbadillo López): Me falta tiempo, claro, es que son tantas cosas que no sé...

El señor **PRESIDENTE**: Sí, lo sé, suele pasar. Es habitual que los comparecientes traten de responder a todos con la exactitud que desean, pero es imposible. No obstante, le voy a dejar tres o cuatro minutos más.

El señor **PRESIDENTE DE CONFEBUS, CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE DE AUTOBÚS** (Barbadillo López): Sí, para algunos temas generales.

La seguridad vial para nosotros es el principal activo del sector, para nosotros la seguridad vial es vital. Quiero decir que el sector es muy seguro. Es verdad que es muy difícil calificar o valorar cualquier siniestro o víctima, pero hay que decir que en nuestro sector en el año 2020 no hubo ninguna víctima mortal y en el año 2021 solamente hubo una víctima mortal, cuando compartimos la infraestructura con el resto de los vehículos. La seguridad para nosotros es fundamental. Los tacógrafos son muy importantes. Los servicios urbanos de menos de 50 kilómetros por hora son los que están excluidos, pero tenemos un real decreto de jornadas especiales de trabajo donde precisamente está perfectamente regulado el tiempo de trabajo de cada conductor. Esto se lleva a rajatabla por las empresas y está perfectamente controlado y, de ahí, la seguridad que el sector tiene. Es más, nosotros hemos pedido —y fue por eso por lo que se incluyó en la ley de seguridad vial— la instalación de alcoholímetros en el sector; lo tenemos nosotros y no lo tiene ningún otro sector de la carretera y lo pedimos nosotros voluntariamente, como pedimos los controles de alcohol y droga por parte de las empresas de forma aleatoria, para poder, de alguna manera, si es posible, mejorar la seguridad vial por parte del sector.

En lo que se refiere a los descuentos por litro, repercutirlo al billete es complicado, porque lo que estás haciendo de alguna manera es compensar el sobre coste que está conllevando esta situación para el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 17

sector, que además no solamente es el precio del combustible, es que esto está impactando en toda la estructura de costes. Tenemos una inflación galopante, que está tensionando las negociaciones colectivas, tenemos ya procesos de huelga; sube el AdBlue, suben las ruedas, al final es toda la cadena de la estructura de costes del sector.

En cuanto a las estaciones intermodales, vaya por delante que estamos absolutamente de acuerdo, como decimos, somos complementarios el ferrocarril y nosotros, y todo lo que sea despenalizar el transbordo del viajero para nosotros es fenomenal. Si nos pudiesen poner en todas las estaciones de ferrocarril estaciones de autobuses sería fantástico o viceversa, o incluso en los aeropuertos. Para nosotros es un tema fundamental.

En lo relativo a la presencia de mujeres en el sector, es verdad que, si nos comparamos con otros países de Europa, España precisamente es de los que mejor está en cuanto a la presencia de mujeres en el sector del transporte de viajeros por carretera. La cifra ahora mismo de memoria no la recuerdo, pero si quiere le puedo pasar un informe que tenemos al respecto; y en puestos directivos, van llegando. Es verdad que había sido un sector tradicionalmente, por la actividad que desarrollaba, masculino; incluso los vehículos antes para su conducción necesitaban cierta fuerza en los brazos. Es un sector que se ha nutrido del servicio militar, que daba muchos conductores al sector. La gente se sacaba el carné de conducir en el servicio militar y tenía una salida profesional conduciendo autobuses o mercancías. Esto ha desaparecido y poco a poco se han ido incorporando las mujeres al sector y cada vez va a ser mayor su incorporación.

En cuanto a los fondos Next Generation y la descarbonización, ya me he referido a ello. En lo que se refiere a adelantar la edad de jubilación, complicado lo veo, cuando además es un sector extremadamente seguro, como digo, desde el punto de vista de la seguridad vial; no hay ninguna enfermedad profesional específica del sector y, por tanto, entendemos que no debe de llevarse a cabo, máxime cuando —alguien también lo comentaba— tenemos un problema de carencia de conductores muy grave. Es un problema que teníamos antes de la pandemia, la pandemia lo tapó y ahora vuelve a resurgir —y vuelve a resurgir con mucha fuerza—, porque muchos de nuestros conductores durante la pandemia se recolocaron en otras actividades y ahora ya tienen trabajo y es muy difícil volver a nuestra actividad, que se agrava en zonas turísticas por el precio de la vivienda, como puede ser Baleares, donde no quieren ir porque cuesta mucho dinero vivir allí.

Por lo que se refiere a las ayudas que pedíamos, yo solamente quiero poner encima de la mesa que la prestación privada del transporte público es un 30 % aproximadamente más económica realizada por un privado que por un público en igualdad de calidad para el ciudadano. Esto es por término medio. Y lo que ha ocurrido en los últimos años, porque se ha utilizado para hacer política el transporte público, es que antes teníamos un índice de cobertura tarifaria donde el ciudadano pagaba el 60 % del billete y el 40 % lo ponía la Administración, y por no querer subir los precios de los billetes del transporte público ha ocurrido lo contrario, esta relación se ha invertido, y ahora el 60 % lo pone la Administración y el 40 % el viajero. Simplemente lo quiero dejar encima de la mesa porque es un tema para nosotros que está presente y ahora se ve agravado —quién va a subir los precios— con esta coyuntura.

El señor **PRESIDENTE**: Le quedan dos minutos más.

El señor **PRESIDENTE DE CONFEBUS, CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS** (Barbadillo López): Gracias. Es que son tantas preguntas.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo afectan de forma positiva al sector. Qué mejor forma que poner planes de transporte regulado especial para contribuir a la movilidad de los trabajadores en una empresa, como ya hacen muchas grandes empresas que tienen concentración de personas.

En cuanto al mapa concesional, entendemos que se tiene que adaptar a la movilidad real, pero tiene que haber una coordinación para que ningún núcleo de población se quede desatendido y que haya la financiación suficiente para poder atenderlo. Esto es lo que estamos reivindicando. La propia ley de movilidad tiene un capítulo de financiación y debe, por tanto, atender la movilidad de todo el sistema, pero también las obligaciones no solo de la carretera, sino las del ferrocarril, que se aborde de forma generalizada.

Otro tema que nos preocupa es que se pasa de 79 a 22 contratos. Es decir, va a haber muchas empresas que van a poder participar pero que no van a ser adjudicatarias de contratos simplemente por el reparto del número de contratos actuales, y esto va a provocar que muchas empresas se queden fuera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 18

Vamos a ver cómo se puede buscar solución para que las pequeñas y medianas empresas también puedan sobrevivir en esta coyuntura.

Es verdad que hemos crecido en infraestructura ferroviaria, como decía César Ramos, pero es más infraestructura ferroviaria de alta velocidad que no de servicios regionales o servicios de otro ámbito, que precisamente es donde está la complementariedad del transporte en autobús con el del ferrocarril.

En cuanto a si hay que cambiar el sistema concesional, ya me he referido a él con respecto a la liberalización y lo que ha ocurrido en otros países. También tenemos que tener en cuenta que no todos los países son iguales desde el punto de vista de densidad de población —que lo he comentado en mi intervención—, ni en infraestructuras —el desarrollo ferroviario que tiene Alemania o Francia o el centro de Europa no es el mismo que tenemos nosotros—, ni en orografía —la que tiene España para nada se parece a la del centro de Europa—. Por tanto, la política de transporte de la Unión Europea, que consagra y permite el sistema concesional español, dicho sea de pasa, tiene que hacer que haya un enfoque geográficamente diferenciado y global, desde el punto de vista de la movilidad, que se contemple en todos los modos de transporte.

Las medidas que se han puesto durante la pandemia por parte de la Administración han sido positivas, cómo no. Es cierto —como decía César— que son insuficientes y que quedan todavía periodos que seguimos padeciendo y solicitamos mayor apoyo para poder garantizar la movilidad. Y en cuanto al transporte a la demanda —al que también se ha referido—, es una buena solución para aquellas zonas de débil tráfico o de baja densidad de población. Hoy la tecnología lo permite y dentro de las concesiones se está poniendo en marcha en muchos sitios ya los sistemas de transporte a la demanda.

Quiero agradecerles la invitación y estoy a vuestra disposición. Si necesitáis más información, os la haríamos llegar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias. Además, las preguntas que considere que no ha podido responder correctamente o en la amplitud que usted deseara, las puede responder por escrito a los distintos grupos, y ahí puede haber toda la extensión que usted desee, porque es cierto que ha habido muchas cuestiones, pero el tiempo lo tenemos que limitar de alguna manera. Yo sé que son muchas cosas las que los grupos quieren saber, pero tenemos que poner límite de alguna manera. Por tanto, agradeciéndole su presencia hoy y todas las explicaciones que nos ha dado, esta es su casa para una próxima ocasión. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE CONFEBUS, CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS** (Barbadillo López): Solamente quiero agradecer de nuevo la invitación para participar y decirles que les hemos dejado un documento que es una visión estratégica de lo que es el sector de cara al futuro, que hemos elaborado con apoyo de KPMG y que pueden descargar. Está a vuestra disposición para aclarar cualquier duda. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE ANETRA, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES (PEDRERO GARCÍA), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN DE LOS ASUNTOS DE SU COMPETENCIA. (Número de expediente 219/000854).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparecencia de don Luis Ángel Pedrero García, presidente de la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, ANETRA, a quien damos la bienvenida, y que viene a informar de la situación del sector y del anteproyecto de la ley de movilidad que estamos discutiendo hoy.

Ya sabe usted que tiene un tiempo de veinte minutos para una primera intervención, posteriormente los grupos parlamentarios le harán las preguntas que quieran plantearle y luego tiene diez minutos para contestar. Seremos flexibles, pero ya le voy adelantando —porque me pasa siempre con todos los comparecientes— que cuando tome nota de las preguntas que le vayan a hacer, sintetice las respuestas, porque es imposible contestar a todas las cuestiones como usted quisiera. Lo mejor es hacerlo por escrito o en una conversación individual con ellos, porque si no es absolutamente imposible, con el tiempo que hemos acordado darles a todos los comparecientes en el día de hoy.

Tiene la palabra don Luis Ángel Pedrero García, presidente de ANETRA.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE DE ANETRA, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES** (Pedrero García): Señorías, permítanme que mis primeras palabras sean de agradecimiento por la petición de solicitud de comparecencia de ANETRA ante esta Comisión, petición formulada por la Mesa y portavoces, lo que denota su interés por mantener una escucha activa con los representantes del sector del transporte en nuestro país.

Primero presentaré a ANETRA. La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, ANETRA, a la que represento como presidente, viene defendiendo los intereses de las empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera en autocar desde el año 1977. En la actualidad cuenta con alrededor de 900 empresas asociadas, bien de forma directa o bien a través de las diferentes asociaciones o federaciones autonómicas y provinciales afiliadas, y con presencia en todas las comunidades autónomas del territorio español. Nuestras empresas mueven una flota de más de 11 000 vehículos y dan empleo a unos 14 000 trabajadores. Tenemos también una importante representación en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, y quien les habla ha sido nombrado recientemente vicepresidente de toda la sección de viajeros.

Me adhiero, para comenzar, a todas las observaciones y peticiones que ha hecho el anterior compareciente, don Rafael Barbadillo, en cuanto a la situación del sector. Es una situación crítica —no voy a repetirlo, lo conocen ustedes bien— y solamente quiero mencionar que es muy importante, y creo que deben hacer un esfuerzo, la actualización de precios en los contratos con la Administración, particularmente también los contratos autonómicos con contratos escolares y de residencias de ancianos, etcétera; las ayudas al discrecional, que serían las primeras en llegar por parte del Gobierno central, serían muy bienvenidas, y lo sé de primera mano porque yo mismo, además de presidente de ANETRA, soy empresario, tengo mi propia empresa en Madrid, y lo sufro y lo hemos sufrido mucho durante los últimos años; necesitamos que sigan ayudándonos y que sigan acompañándonos, por favor.

Me voy a centrar en mi intervención en intentar abrir un debate sobre la ley de movilidad, sobre el mapa concesional y el sistema actual en España. Vivimos tiempos altamente cambiantes, llenos de retos, oportunidades y también fragilidades. El sector del transporte se está adaptando a los nuevos tiempos teniendo muy presente dos nuevas realidades que compartimos en nuestros trabajos, ustedes como legisladores y nosotros como operadores del transporte. Me refiero, primero, al reto de avanzar decididamente hacia el cumplimiento del Pacto Verde Europeo formulado por la Comisión Europea en 2019, que fija el objetivo de que Europa se convierta en un continente neutral para el clima en 2050; la transición hacia una economía circular interpela de forma directa al transporte colectivo. Y, segundo, la digitalización de nuestras sociedades, nuestras formas de vida y la forma de relacionarnos y poder proveer y buscar servicios, entre ellos, los del transporte colectivo. Existen políticas decididas en estos dos campos, fondos para su despliegue y una voluntad política que apreciamos de forma transversal en todo el arco parlamentario. Sin embargo, este programa de futuro se confronta con una realidad distinta, regresiva, en el sector del transporte de pasajeros en autobús. Les quiero trasladar, en este sentido, algunos datos, no sin antes subrayar que el tren y el autobús son los dos grandes instrumentos para conseguir una movilidad sostenible, los dos, tren y autobús, y su capacidad de intermodalidad. Del tren se habla mucho en la agenda política mientras que del autobús menos, pero este segundo tiene una capilaridad extraordinaria en el territorio y puede ir a más si su impulso reformador de las leyes lo permite.

Los datos del MITMA muestran que el número de pasajeros en autobús interregional está bajando en nuestro país desde 2009; entre 2009 y 2019 las líneas que dependen del ministerio pasaron de 45 millones de pasajeros a 31 millones. Al mismo tiempo, datos del propio MITMA y de AENA indican que desde 2010 ha habido un aumento considerable de usuarios del avión para trayectos domésticos en la península. La caída del número de usuarios del autobús interregional en España es especialmente chocante cuando lo comparamos con los países europeos, que han abierto sus mercados, siguiendo las recomendaciones de la Comisión Europea y del Parlamento Europeo. En España baja el número de pasajeros en autobús mientras que en los países que han afrontado las reformas sube el número de pasajeros en autobús. Les pedimos que el modelo español de transporte de pasajeros en autobús intercomunitario se inspire en el modelo que proponen los reglamentos europeos 1370/2009 y 1073/2009, que el modelo español sea parecido al vigente en Francia, Alemania, Italia, Portugal, Polonia, Holanda, Suecia, Bélgica, Dinamarca, República Checa y Eslovaquia. En definitiva, un modelo que apueste por la movilidad en un transporte público sostenible y más barato, es decir, más social y más verde. El actual sistema de regulación del transporte en autobús en España se parece a un denso y no siempre coherente bosque jurídico, nacido y crecido antes del Reglamento de la Unión Europea de 2009. La Ley de Ordenación de los Transportes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 20

Terrestres y su reglamento de desarrollo han sufrido actualizaciones a la luz de la normativa europea, pero mantienen una base inspirada en el sistema concesional que la propia Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya ponía en cuestión en su informe de 14 de diciembre de 2017. Permítanme que les lea dos párrafos del citado informe, que interpela al legislador y al Gobierno —abro comillas—: «Convendría destacar que la imposición por regla general del modelo concesional es peligrosa por cuanto debe demostrarse que efectivamente existe una transferencia del riesgo operacional del servicio al operador. Por ello, más que optar automáticamente por este modelo sería recomendable que la Administración justifique, caso por caso y en función de los elementos particulares del supuesto en cuestión, el porqué el modelo concesional es el más indicado. La crítica a este modelo generalizado de explotación ya se ha formulado anteriormente por esta Comisión y su predecesora la Comisión Nacional de la Competencia.» —Cierro comillas—. Y aún cito otra parte del informe de la CNMC —abro comillas—: «Se considera que, al menos en los casos en que las líneas regulares sean excedentarias, es decir, aquellos casos en que sea posible prestar el servicio bajo las condiciones fijadas por la Administración sin necesidad de más intervención pública, debe permitirse que uno o varios operadores estén dispuestos a asumir la prestación del servicio considerando únicamente su interés comercial.» —Cierro comillas—.

Les he citado hace un momento algunos de los países europeos que han optado por abrir el mercado y la libre competencia en la provisión de servicios, lo he hecho para destacar que no es un asunto ideológico el modelo que proponemos. A modo de ejemplo es bueno recordar que en Francia se abrió el mercado en 2015, bajo la Presidencia del socialista François Hollande, y con una ley que lleva el nombre de ley Macron, por el ministro de Economía en aquel momento. El regulador del transporte de Francia, la ART, acaba de realizar un estudio que viene a decir que, gracias a dicha apertura del mercado, los usuarios franceses se han ahorrado más de 100 millones de euros al año y también que el 36 % de los pasajeros que viajaron en autobús lo hicieron en detrimento del coche particular. Interesante. En Portugal se abrió el mercado en 2019, en época de mayoría relativa del Partido Socialista y con apoyo de dos fuerzas políticas a su izquierda. El regulador de transportes portugués, AMT, acaba de publicar que la apertura del mercado ha traído numerosas ventajas al pasajero del transporte público, promoviendo la competencia, los precios han bajado y el nivel del servicio ha mejorado. Nada se vino abajo en estos dos países cuando se abrió el mercado, todo mejoró. No es ideológico, por tanto, es pensar en los nuevos tiempos, las necesidades de la población en cuanto al transporte sostenible y asequible y los factores de digitalización y economía verde.

Permítanme que les aporte unos pocos y elocuentes datos más. En 2016, la Comisión Europa publicó un extenso estudio que venía a reconocer que en España había barreras de entrada al mercado y que los precios de las líneas interurbanas eran más del doble de caros que los de Alemania, Francia o Italia. Más adelante, en 2018, la Universidad de Barcelona, en un estudio para una revista científica norteamericana, decía textualmente que por culpa del modelo regulatorio en España los precios de las líneas interregionales eran entre un 12 y un 36 % más caros que los de Alemania, Francia, Reino Unido, Italia o Suecia. Destaco tres puntos fuertes de la apertura del mercado. Primero, el incremento del número de pasajeros en autobús —un dato para retener—. De 2012 a 2016 el número de pasajeros en autobús interurbanos se incrementó un 66 % en Alemania, con total complementariedad con el tren; es decir, el número anual de pasajeros que en ese país han usado el tren o el autobús para viajes de larga distancia ha aumentado un 35 %. Segundo, reducción del coste del transporte en autobús. Como hoy en día los precios de los billetes en la libre competencia son fijados de forma dinámica, no puedo decir, si quiero ser riguroso, un porcentaje exacto de reducción de precios, pero las estadísticas nos avalan para decir que el abaratamiento sería entre un 25 y un 35 % en promedio. Y tercero, reducción de emisiones de CO₂, incentivando el uso del tren y del autobús frente al coche y al avión. Es más, las nuevas tecnologías de movilidad para autobuses van a jugar un papel determinante en acelerar la reducción de emisiones también.

Un compareciente que quiera ser creíble en su argumentación no puede dejar de tocar algunos puntos que, aparentemente, pueden ser débiles del modelo que proponemos y que pueden generar dudas a sus señorías. Alguien podría pensar que una apertura del mercado a la libre competencia podría limitar las paradas y los servicios en ciudades medianas, donde actualmente el régimen concesional estipula paradas obligatorias. La cohesión territorial y la igualdad de acceso a los servicios son principios rectores de cualquier política que, de forma transversal, comparten todos los grupos parlamentarios, no nos cabe duda. Ante ello, decimos lo siguiente: ¿quién ha dicho que no se puede abrir el mercado a la libre competencia y al mismo tiempo buscar fórmulas —ya usadas— para mantener la conectividad con zonas poco pobladas? ¿Quién ha dicho que no se pueden establecer periodos de transición y modelos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 21

asuman los costes de transición? ¿Han tenido la sociedad y el legislador un debate en profundidad sobre qué es lo mejor, que los usuarios de las líneas financien con altos precios de los billetes las líneas deficitarias o que se rebajen de manera generalizada los precios de los billetes y que las administraciones financien las líneas deficitarias? Llevábamos décadas con un impuesto socioeconómico encubierto que pagan los usuarios del autobús. No sale en el precio del billete, no, pero es evidente, pagan un impuesto extra encubierto para financiar las líneas deficitarias. ¿Y quiénes son hoy en día en España los principales usuarios del autobús interregional? Jóvenes, trabajadores con bajos ingresos y sectores que presentan una fragilidad social. No es para nada equitativo que sean estos sectores de la sociedad los que paguen unos de los billetes más caros de Europa y que financien indirectamente una responsabilidad que corresponde a las administraciones.

En otro orden de cosas, no seremos nosotros los que negaremos que las grandes potencialidades de la digitalización para programar rutas y paradas en servicios de autobús pueden ser beneficiosas. Les podemos mostrar las grandes potencialidades en la programación de trayectos y en la solicitud de servicios. En cuanto al mapa concesional, el nuevo mapa propuesto por el Gobierno ya traspasa una parte notable del sistema de conexiones entre ciudades medianas a las comunidades autónomas. Todos ustedes saben que la propuesta del mapa reduce de 79 a 22 los corredores de competencia estatal. Aquí venimos a proponer una reflexión sobre la mejor gestión de esos corredores. Son varios los modelos vigentes en los países referentes de la Unión Europea, desde, por ejemplo, la libre concurrencia en recorridos de 100 kilómetros o más, como ocurre en Francia, o la libre concurrencia en recorridos de 50 kilómetros o más o que no tengan servicio de tren a una hora de distancia, como ocurre en Alemania. Estudiemos modelos eficientes, señorías, lo que no podemos es quedarnos fosilizados en el modelo actual: ineficiente, caro y con una demanda que podría crecer mucho más. En todo caso, como no podemos continuar es así, con un modelo esencialmente caducado en términos administrativos a luminoso en términos de buen servicio al ciudadano y que no permite la entrada de casi 3000 pymes del sector.

Les voy a informar de algunos datos que deben conocer sus señorías y el conjunto de la opinión pública. Según la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de los 79 contratos en régimen de concesión de transporte de pasajeros por autobús dependiente del MITMA, 44 de las concesiones están extinguidas, caducadas, fuera del periodo concesional legalmente establecido. Aun más, la gran mayoría de estas concesiones están caducadas desde antes de 2017, es decir, mucho antes de la crisis provocada por el COVID. Estas cuarenta y cuatro concesiones caducadas, en 2019 facturaron 302 millones de euros. Facturar 302 millones de euros supone facturar a unos precios muy superiores a los que situaría una apertura del mercado. Con concesiones caducadas desde hace muchos años, hoy se cobran precios superiores a los consumidores. Un sistema no competitivo y administrativamente caducado como el que está ahora produce disfunciones en el mercado, posiciones de dominio y un servicio menos esmerado. Otro dato para la reflexión: las concesiones caducadas que están en manos de diferentes filiales de solamente dos grandes grupos empresariales recaudaron en 2019 la friolera de 242 millones de euros; sí, dos grandes grupos empresariales solo, aunque tengan muchas filiales. Una posición de dominio no proporciona la tensión necesaria para superarse en mejorar los servicios. Solamente uno de estos grupos empresariales tiene veinte concesiones caducadas y una sola vigente. ¿No les invitan estos datos a una reflexión de carácter legal, pero también de carácter administrativo? Una de las funciones básicas del Parlamento es el control sobre el Ejecutivo. De los datos que les he aportado, me parece que les pueden surgir muchas preguntas y peticiones de información, por supuesto: ¿por qué cuarenta y cuatro concesiones de las setenta y nueve están caducadas? Aquí tengo la relación de los años en los que caducaron y los ingresos que suponen para las compañías, que están fuera del periodo legal de concesión, y si lo consideran oportuno, puedo detallarlo o estoy a su disposición para detallarlo más tarde.

Voy a continuar. En una consulta pública de la CNMC realizada en 2019, este organismo escribió lo siguiente, escuchen atentamente: La CNMC y algunos expertos y autoridades que han estudiado el sistema concesional han detectado irregularidades en su funcionamiento. Estas deficiencias podrían dificultar la competencia entre empresas, favorecer a los anteriores concesionarios y perjudicar al usuario en forma de mayores precios o de una menor calidad de servicio. Ante las dificultades asociadas a la gestión administrativa de las concesiones, otros países europeos permiten que más de una empresa de autobuses opere la misma línea. Por su parte, en aquellas rutas que no ofrecen un interés comercial para las empresas privadas, el servicio se financia mediante subvenciones de las administraciones públicas. No lo dice la organización que represento, que también, lo afirma en un documento oficial la CNMC, y de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 22

forma muy concentrada expresa nuestra denuncia de lo que no funciona. Aun más, la Sala Tercera del Tribunal Supremo, en su sentencia de 14 de marzo de 2016, dictamina: La prórroga de las concesiones más allá de los diez años de duración total resulta contraria a lo dispuesto por el artículo 4.3 del Reglamento 1370 del Parlamento Europeo y del Consejo. Respecto a este punto, conviene recalcar que, según diferentes expertos, al menos dos de los reglamentos de la Unión Europea, el 1370, al que hacía referencia el Tribunal Supremo, y el 1073, no han sido correctamente recogidos en la LOTT, quizás porque esta ley es muy anterior, del año 1987.

Señorías, el sistema concesional ha impedido a las pymes españolas, de forma separada o agrupándose, participar en los concursos y ofrecer libremente al mercado sus servicios. El sistema que ha regido hasta ahora provoca que los contratos se concentren en los dos mayores grupos de empresas, que, para su conocimiento, son de capital cien por cien exterior a la Unión Europea, y, como he subrayado hace un momento, se benefician de concesiones caducadas y fuera de plazo. Las condiciones de los pliegos siempre han supuesto una barrera casi insalvable para que las pymes, de forma separada o agrupadas, accedan al sistema concesional, un sistema que nos parece superado por los tiempos. Pedimos un modelo mejor, más sostenible y más barato para los ciudadanos y que a la vez permita a las casi 3000 pymes del transporte de pasajeros que hay en España que ofrezcan sus servicios bajo criterios de libre competencia, en beneficio de un mejor servicio para los ciudadanos, más oferta y mejor precio. Está en la mente de todos ustedes que el anteproyecto de ley de movilidad sostenible es la gran oportunidad para mejorar y modernizar el sistema público de transporte en autobús. El Gobierno nos anuncia la presentación del proyecto en las Cortes en pocos meses. Les invito a convertir su tramitación parlamentaria en la gran oportunidad reformadora y modernizadora del sistema de transporte en autobús.

Quiero ir concluyendo, aterrizando en casos concretos que estoy convencido de que les van a llamar la atención. Me queda muy poco, pero es muy interesante esto. Supongamos que de cara a un gran evento cultural, por ejemplo un concierto, se contrata un servicio discrecional de transporte de pasajeros para hacer, por ejemplo, un servicio entre Madrid y Toledo y que el autobús tiene ocupadas veintisiete plazas de las cincuenta que tiene en total. ¿Saben ustedes que no se pueden poner a la venta las plazas vacías? ¿Por qué? Únicamente por la defensa a ultranza que la LOTT hace de los servicios concesionales. Hoy no paramos de hablar de economía colaborativa, de coches compartidos, también se intenta regular en la nueva ley, pero no se puede hablar de autobuses compartidos. Sin duda, los precios bajarían y se eliminarían muchos vehículos particulares de las carreteras. Este caso tan impactante que les explico solo ocurre en España. El autobús compartido funciona en el resto de Europa, donde se pueden ofrecer libremente las plazas del autobús. Otro caso, por ejemplo. Cada día un número inagotable de autobuses hacen recorridos internacionales con origen o destino en ciudades españolas en régimen de libre competencia, porque así lo establece el reglamento europeo, y si se desplazan con plazas vacías, no se pueden poner a venta esas plazas. Sin duda esta medida redundaría también en favor de los bolsillos de los consumidores. Hablamos de economía colaborativa, de coches compartidos, pero están prohibidos hoy por hoy los autobuses compartidos. ¿Por qué?

Les quiero leer algunos puntos de la presentación del anteproyecto de ley —un minutito— que el Gobierno ha remitido ya a sus señorías, concretamente el apartado «espacio controlado de pruebas para la movilidad». El Gobierno plantea la liberalización parcial de servicio de autobuses. En la actualidad las concesiones tienen establecidas las tarifas. Se podían probar los efectos de la flexibilización de tarifas para determinados servicios. Se podría probar; pruébese, hágase. También plantea el Gobierno la misma presentación que el transporte a la demanda, autobuses con rutas fijas, con paradas variables, y rutas no preestablecidas, horarios variables. Se adapta a las necesidades del usuario, es más eficiente al encajar la oferta y demanda, pero puede incumplir aspectos de la LOTT dice el Gobierno. Pues cambien la LOTT para ponerse en sintonía con la nueva normalidad. Ustedes son los legisladores y está en su mano.

Señor presidente, señorías, concluyo. Les agradezco profundamente su invitación a comparecer ante esta Comisión y quedo a su disposición para las preguntas y consideraciones que quieran formularme. Les invito a ejercer su poder de control de representación de los intereses de los ciudadanos y su poder legislativo para conseguir en la presente legislatura un nuevo modelo, mejor, más justo, más sostenible y más barato para los ciudadanos. De eso debe tratar el bien común que ustedes defienden.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 23

Vamos a pasar ahora a las intervenciones de los grupos. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto. Señor Tomás Guitarte, ¿quiere hacer uso de la palabra?

El señor **GUITARTE GIMENO**: Sí. Buenas tardes.

Muchas gracias por su comparecencia.

Para no consumir mucho tiempo, quería hacerle dos preguntas. ¿Cuál sería su propuesta para la movilidad en áreas despobladas específicamente? Nos ha hecho un canto del mercado. ¿Usted sabe que hay territorios en los que no funciona el mercado, en los que el grado de dependencia de la actividad es tal que no funciona el mercado, en los que no hay oferta y sí que hay demanda?

Le quería hacer una reflexión respecto a lo que nos ha puesto como ejemplo respecto al mapa concesional, que usted parece alabar porque camina hacia la concentración de los nodos solo en las grandes ciudades. Ese mapa concesional, a una provincia de 15 000 kilómetros cuadrados, la dejaría parada de autobús en seis localidades. ¿Cree que con seis localidades vertebramos un territorio de 15 000 kilómetros cuadrados, que es el doble que la Comunidad de Madrid o el doble que el País Vasco? Me gustaría que me lo explicase. Por eso digo que su modelo debe ofertar también esa solución. A los ciudadanos nos interesa muy poco quién nos presta el servicio, lo que queremos es que se nos preste el servicio en condiciones de calidad y de igualdad en todos los territorios, pero hay que ser conscientes de que estas liberalizaciones normalmente, frente a lo que usted comentaba de una bajada en los precios, acaban concentrando la oferta en tres o cuatro grandes operadores, con el riesgo de oligopolio y con una subida de precios. Ha faltado y falta un debate en profundidad sobre el modelo que debemos seguir, un modelo que sea, como creo que ha mencionado, intermodal, donde conviven ferrocarril, autobús e incluso vehículo privado, pero mírense todas estas regulaciones fijándose también en las áreas en proceso de despoblación, porque cada vez son más, está afectando a más del 70 % del territorio y no podemos convertir el país en dos o tres grandes núcleos que se relacionen entre ellos y los demás que se apañen. Esa es la reflexión que le planteo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Euskal Herria Bildu, señor Ruiz de Pinedo, tiene usted la palabra.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muy buenas tardes. Muchas gracias.

Una pregunta muy breve. ¿Habría algún modelo de los que ha citado —Alemania, Francia, Italia— que, a su entender, fuera referencial, aconsejable a la hora de encarar esta apertura de los mercados? Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenas tardes.

Muchas gracias por su intervención. Ha sido ilustrativa y, desde luego, lo que ha quedado claro ha sido cuál es el modelo referencial para usted. Podemos compartir algunas cosas, pero en otros casos parece que deja de atender algunos elementos más precarizados en cuanto a las necesidades de servicio. En ese sentido, permítame que le diga que da la impresión de que su experiencia es más madrileña —entre comillas— que de otros lugares. Por tanto, me gustaría preguntarle por esta contextualización. ¿Existen modelos diferenciados en el ámbito territorial de manera que se puedan aportar modelos diferenciales de prestación de ese servicio? Esa es una pregunta. La siguiente: Estamos hablando de un modelo concesional relacionado con el MITMA, con el Ministerio de Transportes, ¿cuáles son los modelos en las diferentes comunidades autónomas y cuáles son, de entre aquellos, los que, a su juicio, pueden servir en todo o en parte de aplicación en el resto del Estado? En todo caso, le agradezco su intervención. Creo que ha sido muy clara y enriquecedora.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Pedrero. Quiero agradecerle su intervención. En primer lugar, quiero hacerle una reflexión. Me ha sorprendido su claridad, por una razón, porque los que tenemos experiencia en el ámbito local, porque hemos sido concejales de ciudades, sabemos perfectamente lo que supondría tener

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 24

una relación contractual —la concesión no deja de ser una relación contractual— extinguida, caducada, pero funcionando cinco años. Tendríamos a la Fiscalía anticorrupción ya en el cogote. Se lo digo porque me llama la atención el dato de que tengamos, de setenta y nueve convenios de este tipo, cuarenta y tantos extinguidos y no pase nada. Si esto le pasa a un concejal de pueblo, ya le digo yo que estarían temblándole las piernas. Alguien del ministerio debería pensarlo.

Independientemente de esto, en la línea de lo que han comentado los compañeros que me han precedido, ha hablado usted de que el modelo que de alguna manera deberíamos atender es el modelo que está previsto en el derecho europeo, es decir, el que han marcado todos los reglamentos. Parece que aquí somos de nuevo una isla, no ibérica, porque Portugal podría ser un modelo a seguir y, sin embargo, es España la que no lo sigue. Me gustaría que profundizara un poco más en las medidas, porque usted ha hablado de la posibilidad de implementar medidas liberalizadoras, siguiendo la normativa europea, pero al mismo tiempo con fórmulas que permitieran, como se ha dicho por el señor Guitarte o por el señor Barandiaran, llegar a zonas menos pobladas; no tanto a un ámbito muy metropolitano, que quizás fuera el que lo condicionara más, sino a zonas donde en principio parece que sería económicamente no sostenible mantener este servicio. Nos gustaría saber si tiene alguna idea que aportar. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

También quiero preguntarle si entiende que el autobús está bien tratado en el texto del anteproyecto de ley de movilidad sostenible. En opinión de mi grupo, es un texto muy ‘trecentrista’ —si se pudiera llamar así—, con otros medios de transporte, como pueden ser el vehículo, la micromovilidad, con patinetes, con bicicleta, y el autobús parece el patito feo. ¿Hay algún motivo para esto, más allá de lo que yo adivino?

Quería preguntarle si en esta situación de tantas concesiones extinguidas, pero que se siguen manteniendo, no hay una situación de cártel encubierto en la que usted mencionaba que hay dos grandes grupos. Le pediría, si no tiene inconveniente —entiendo que no es ningún secreto—, que nos dijera cuáles son, porque personalmente no lo sé. Aquí hay empresas de las que nos ha dicho que tiene los datos y me gustaría saber de lo que realmente estamos hablando, porque —vuelvo al principio— me parece una cuestión muy grave, que en otros ámbitos administrativos supondría un grave problema.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.

En representación del Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra don Ferran Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias, presidente.

Quiero agradecer al señor Pedrero, presidente de ANETRA, su explicación y su claridad. En todo caso, yo voy a aprovechar para hacer algunas preguntas y plantear algunas cuestiones.

Respecto al tema de actualización de precios, nosotros estamos trabajando. No es fácil. La coyuntura es difícil. Yo no me declaro por una actualización de acuerdo con el IPC, porque generaría un efecto segunda ronda en el proceso inflacionista, pero es evidente que la congelación no tiene ningún sentido y pone en peligro la prestación de algunos servicios.

Dicho esto, vayamos un poco más a la intervención. Lo ha centrado bastante en el sistema concesional y en la liberalización del sistema, que yo creo que es uno de los aspectos más relevantes que se tendrán que afrontar con esta nueva ley. Nos ha dado datos. Ha dicho que en España baja el número de pasajeros que utilizan el autobús y que en otros países sube. Me gustaría que identificara cuáles son los motivos. ¿Es simplemente la falta de liberalización? Respecto al modelo concesional —también lo ha dicho el anterior compareciente—, lo que hace es equilibrar aquellas zonas donde quizás se está pagando un precio —usted lo ha denominado un impuesto adicional— por parte de algunos usuarios para que se puedan prestar, sin que la Administración ponga dinero, algunos servicios que son absolutamente deficitarios.

Usted hablaba de formas de conectividad —algunos de los compañeros que han intervenido han sido concejales y otros tienen representación territorial, yo mismo he sido alcalde y conozco el problema— que deberíamos plantearnos. Me gustaría que nos las ampliase, porque la duda que se puede plantear es: si se liberaliza totalmente, ¿la Administración va a tener la capacidad de financiar estas líneas que ahora están financiando los usuarios de las líneas rentables?

En cuanto al tema de los precios, ¿los billetes son caros? Seguramente, pero yo le puedo poner el ejemplo —para que los compañeros que apoyan al Gobierno lo tengan en consideración— de mi ciudad, que es Tortosa, en relación con Barcelona. Dice que son caros los precios de los autobuses, pero son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 25

un 21 % más baratos que los de Renfe. No sé si eso habla a favor del autobús o en contra de Renfe, pero nos lo deberíamos plantear.

También ha hablado de pasada de modelos de transición. ¿A qué se refiere cuando habla de modelos de transición? Permítame que haga una pequeña comparación. El anterior compareciente nos ha expuesto su razonamiento. Lo que está pasando en otros países en los que se liberaliza absolutamente es que hay una concentración en el mercado por parte de las empresas que se acaba convirtiendo en un oligopolio, donde muy pocas empresas concentran la actividad. Usted también nos ha puesto en evidencia, con los datos que nos ha facilitado, que con un modelo concesional una parte muy importante de esas concesiones, a través de grupos y subgrupos, las acaban concentrando en España dos empresas. ¿Puede haber algún tipo de garantía de que en una situación de liberalización no haya una gran concentración empresarial, no a corto plazo, sino a medio y largo plazo? ¿Cómo se podría combatir esto? No es que yo tenga ningún inconveniente respecto a las grandes concentraciones, a diferencia de otros compañeros; a mí me preocupan las grandes concentraciones en tanto que en un segundo o tercer momento puedan incidir en un control de los precios y los precios se puedan disparar ante la falta de competencia. ¿Qué es lo que puede garantizar la competencia en una situación de liberalización absoluta?

Por último, no me ha quedado claro ese concepto de autobús compartido, y me gustaría que nos lo ampliara, porque creo que sería interesante. Y como el señor Garcés me mira con mirada amenazadora, como todos los compañeros han podido observar (**risas**), ceso aquí mi intervención.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias por su cortesía, señor Ferran Bel. A continuación, por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra doña Inés Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Bienvenido, señor Pedrero, y gracias por sus explicaciones. Me han robado ya muchas preguntas y, por tanto, voy a ser breve.

Estamos de acuerdo en que el servicio discrecional necesita ayudas, porque al final es un servicio para el ciudadano, y es como si nos planteáramos que tenemos que mandar un maestro a una zona rural y el coste que tiene el maestro. Mandamos un maestro porque sabemos que hay que hacerlo, porque es fundamental. Pues el transporte discrecional, más cuando eres de una zona rural, como lo soy yo, es imprescindible. Tenemos gente mayor que no puede conducir y la gente joven no tiene por qué estar obligada a conducir siempre un coche, con los costes que conlleva mantener el coche y ponerle el combustible, al precio que está, por el mero hecho de vivir en una zona rural.

La digitalización y el transporte a demanda nos parecen imprescindibles. Nos gustaría saber cómo ven los propietarios de autobuses de transporte discrecional un servicio a demanda, que quizás sería un poco la pregunta que quería hacerle mi compañero Ferran, y si esto sería como un coche compartido, como si fuera un BlaBlaCar, pero del autobús.

Después, en la liberalización de las líneas, de la que hemos hablado, ¿cómo haríamos para financiar las líneas deficitarias? Si tienen ustedes alguna idea de cómo se podría hacer, nosotros, como legisladores, podríamos mirar cómo hacerlo. (**El señor presidente ocupa la Presidencia**).

Como he dicho antes, en educación no nos planteamos que tenemos que llegar a todos los puntos y tampoco nos lo planteamos en salud, en cambio en transportes siempre estamos mirando la parte económica, como si solamente importara el dinero y no, por ejemplo, las emisiones de CO₂ que lanzamos a la atmósfera, que después, de una manera u otra, tendremos que revertir económicamente. Nunca miramos estas pérdidas. A mí me preocupa muchísimo que el MITMA haya perdido pasajeros y los haya ganado el avión, porque lo que sí que está claro es que si yo para venir aquí, a Madrid, puedo venir en tren o en autobús, será mucho menos contaminante que venir en avión. Nunca me puede salir más barato esto, porque aunque me salga más barato económicamente, ecológicamente no nos va a salir más barato. Quizás tendríamos que empezar a pensar en un «eco» que no sea económico, sino que sea ecológico, y priorizar más estos modos.

Por último, estoy totalmente de acuerdo con el señor Guitarte en que si tenemos un buen servicio de transporte, algún día podremos revertir la despoblación. Si podemos tener el privilegio —yo siempre pienso que es un privilegio— de vivir en una zona rural porque tenemos un buen transporte para irnos a una ciudad el próximo día por la mañana, quizás nos empecemos a plantear dar ayudas a estos sectores.

Me queda una pregunta por hacer, y me refiero más a seguridad vial. En todas estas concesiones con contratos extinguidos, me imagino que los contratos serán con la empresa, pero quiero pensar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 26

que el autobús no será anticuado, poniendo en peligro la seguridad de las personas. Solo quiero que nos aclare esto.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señora López Domínguez, tiene usted la palabra.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Bienvenido, señor Pedrero. Tengo dos o tres preguntas para usted; las primeras un poco genéricas, no tienen relación directa con lo que usted ha explicado, pero me interesa hacérselas a todos los comparecientes. Una hace referencia a la presencia de mujeres —lo siento compañeros por repetirme, pero a usted no se la he hecho— en el sector, que sabemos que es baja. La segunda es si ustedes tienen algún plan o qué creen que podemos hacer desde el Legislativo para que sus flotas sean más sostenibles, más modernizadas.

Respecto a lo que usted ha comentado, me gustaría saber su opinión sobre las consecuencias que la liberalización podría tener no solo en la calidad de servicio, a lo que usted ya ha hecho referencia, sino en la calidad de los empleos: salarios, tiempos de trabajo, descansos y todo lo relacionado con el bienestar de las personas trabajadoras. También le quería preguntar qué se podría hacer para solucionar la conocida y referida anteriormente falta de profesionales en el sector. ¿Estaría usted de acuerdo en rebajar la edad de jubilación de los conductores y las conductoras profesionales? Porque sí que es cierto que hay enfermedades relacionadas con la posición y con la atención durante la conducción y también con la mayor seguridad tanto para las personas trabajadoras como para los viajeros. Por último, si usted cree que cambiando las cláusulas que rigen las concesiones se podría obtener un mejor resultado que el que usted expone para la liberalización.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, doña Patricia de las Heras tiene la palabra.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor Pedrero, por su comparecencia.

Le voy a lanzar una serie de preguntas, ya que me interesa conocer su opinión sobre diversos puntos que toca la ley de movilidad, no sin antes decirle que, como he comentado anteriormente, esta ley quiere imponer a los ciudadanos los medios por los que deben movilizarse y establece una jerarquía. Cómo no, mientras ellos utilizan sus *jets* privados y sus coches oficiales, a los ciudadanos les dicen en qué medios deben circular. Esto le afecta porque la intención del anteproyecto es planificar los modelos territoriales y urbanos para que los ciudadanos tengan que ir a pie, lo que convertiría las ciudades en prácticamente inaccesibles para los medios de transporte. Quería saber, en este sentido, la planificación de las urbes cómo afecta a su sector.

En relación con las obligaciones de servicio público, como también he preguntado al anterior compareciente, me gustaría conocer su opinión respecto a que las emisiones sean un principio para declarar las obligaciones de servicio público, es decir, que ante rutas que un operador no asumiría sin compensaciones por no ser rentables, se tengan en cuenta las emisiones antes de declarar una obligación de servicio público.

También mencionaba usted en su intervención la CNMC, pero, lamentablemente, debo decirle que también la CNMC pedía que se bajaran las tasas aeroportuarias y el Gobierno las ha mantenido, con lo cual este Gobierno no hace ni caso a las disposiciones que establece la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En cuanto a que el Gobierno apoye la imposición europea de prohibir la venta de vehículos de combustión en el año 2035, ¿qué opinión tiene al respecto y cómo va a afectar a su sector? ¿Considera que España está preparada en cuanto a puntos de recarga y costes para que en el año 2035 solo se vendan vehículos eléctricos?

El Gobierno no ha perdido tampoco la oportunidad de meter en la disposición adicional decimotercera el pago por uso de las carreteras, y si bien detalla «al menos las de altas prestaciones», no se cierra exclusivamente a ellas y lo impone como mecanismo de financiación para el mantenimiento de las carreteras, como si lo que recauda a través del 54 % de los carburantes no fuera suficiente. Por cierto, su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 27

importe ya alcanza los 2,14 euros por litro, haciendo totalmente inútil la medida estrella de los veinte céntimos, y por eso el anterior compareciente nos pedía un aumento a 40 céntimos.

Ante el disparado incremento de las materias primas, de los combustibles o la anunciada implantación del sistema de pago por uso en las carreteras, que en realidad viene a ser una duplicidad impositiva, ¿cree que esta ley da solución a las necesidades del sector? ¿Cree que las empresas del transporte discrecional de viajeros por carretera podrán sobrevivir? Se prevé que el precio de la gasolina alcance los 3 euros/litro este verano. ¿Qué opina del nuevo impuesto o gravamen previsto para el pago por uso? Por último, y no por ello menos importante, ¿qué opinión le merece el sistema concesional, que deja al ciudadano en un segundo plano para centrarse en la Administración? ¿Qué impacto cree que puede tener este proyecto de disminución de rutas en la movilidad y, sobre todo, esta reducción de paradas para los pueblos de la España abandonada?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, doña María Zurita, tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Pedrero, por su comparecencia, que es ya la segunda de la tarde. Nos alegra oír que las apreciaciones del sector tendrían que estar en los contenidos de la ley de movilidad sostenible. El Gobierno ha expresado que iba a dar respuesta a todas las demandas del sector y de la población, pero parece que se han quedado bastante cortos en sus determinaciones.

Primero, hay que ponerse en el contexto, en la situación que viene sufriendo el transporte de carretera desde el inicio de la pandemia. Ha sido una de las actividades más castigadas por las restricciones de movilidad, y todo ello condimentado con la amenaza de esta ley de movilidad de introducir peajes para el uso de carreteras, con un mapa concesional caducado, como usted ha dicho, que genera una gran inseguridad jurídica, y con amenazas de esa urgente renovación de las flotas para dar cumplimiento a las directrices de Europa en cuanto a la sostenibilidad de los vehículos y la movilidad en general. Todo un panorama.

Se pensaba que esta ley, tan esperada, iba a dar respuesta a todas estas demandas del sector. Pero, a nuestro juicio, esta ley viene a ser del corte de todas las que está sacando el Gobierno, leyes ideológicas que más bien son un catálogo de intenciones y no dan respuesta a corto plazo a la mayoría de sus determinaciones. En cuanto al transporte de viajeros por carretera, trata cuestiones fundamentales y de gran impacto, pero mal. Por ejemplo, aunque no está claramente expresado, se intuye que se apuesta por el modelo concesional clásico. En paralelo, se nos ha propuesto ese mapa concesional, con el que, por lo que parece, ustedes no están de acuerdo, ya no solo por los recorridos que se determinan y su injerencia en materias de las comunidades autónomas, sino por el propio modelo, que ustedes proponen liberalizar a fin de que haya una mayor competitividad que afecte a las tarifas que paga el usuario.

Nosotros, de lo que nos ha trasladado, nos vamos a quedar con el desacuerdo y la falta de consenso que tienen estas propuestas del Gobierno. No le gustan a nadie. Precisamente, se obvia lo que representa el sector del autobús. Frente al transporte lineal, el autobús tiene que tejer esa tela de araña, llegar a todo el mundo y a todos los niveles, ser el transporte puerta a puerta y, además, ser eficiente, cómodo y barato. Y aquí todos se quejan de que se quedan fuera de cobertura muchos municipios, que no cumplen los requisitos, se queja la España rural, pero yo me voy a quejar de que esta ley no atiende a la diversidad de todos los territorios ni responde a las necesidades de los pasajeros. No contiene ninguna medida para los territorios insulares, y le pongo el ejemplo de Canarias, mi tierra, que no participa del sistema concesional, pero sí tiene el transporte de viajeros por carretera subvencionado, que además es gestionado por las empresas públicas de los cabildos. Eso está tan asumido que no funcionaría sin la aportación estatal. No hay competencia, no hay transporte complementario, salvo el tranvía, en una sola ruta, y aun así el precio de la guagua desde el sur de Tenerife a Santa Cruz es más caro que un billete de avión entre islas. La ley no hace ninguna referencia a esta situación. La regulación del sistema de financiación es altamente demandada, porque ahora se está al albur de cada uno de los presupuestos generales del Estado.

¿A dónde quiero llegar? España es un país diverso y esta ley no da respuesta a las particularidades de cada territorio. Por la situación en que estamos nos tenemos que preguntar si hay que renunciar a ese modelo concesional. Entendemos que no, pero en el sentido de apostar también por cierta estabilidad. ¿Hay que liberalizar ciertas rutas? Pues sí. ¿Hay que objetivar un modelo de financiación del transporte urbano colectivo y hacerlo más equitativo? Pues también. Pero habría que hacerlo de una manera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 28

coordinada, con más estudios y con rigurosidad, también armonizar las concesiones con la financiación y establecer un sistema equilibrado de tarifas, de transporte urbano, pero urbano de larga distancia, teniendo en cuenta la competencia de otros modelos de transporte.

A mí me gustaría preguntarle, ya que se ve que tiene clarísimo el modelo, si se plantean ustedes anular completamente el sistema concesional y trabajar solo en la liberalización total o si hablan solo de largo recorrido; si tienen estudiado en qué provincias de España implantarían de manera urgente este modelo liberalizador; si verían rentable la conexión de núcleos de la España rural; si mantendrían las OSP de las líneas deficitarias, y si tienen algún estudio que visualice la diferencia de precios que existiría con un sistema liberalizado, como el que proponen, teniendo en cuenta, además, la incidencia de las nuevas líneas *low cost* del sector ferroviario por la liberalización del mismo y el incremento de costes operativos por la actual situación económica del país.

Nada más y muchas gracias, señor presidente, porque creo que me he pasado de tiempo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para concluir, por el Grupo Socialista, don César Ramos. Tiene usted ahora la palabra.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

En mi primera intervención decía que iba a montar la tienda de campaña, pero reconozco que en la intervención de ese compareciente y de los primeros grupos parlamentarios me he salido de esa tienda de campaña, porque me ha parecido un debate interesante, se ha entendido de lo que estábamos hablando y lo que intentábamos conseguir, y, además, el compareciente ha propuesto un modelo distinto al planteado por el primer compareciente, el presidente de CONFEBUS. Eso es lo que a nosotros nos sirve; es decir, tenemos que conseguir ver cuál es el modelo al que queremos llegar, el modelo más óptimo, y para eso hay que enfrentar modelos en el debate.

Como decía, voy a reconocer que me he quitado la chaqueta de indignación, pero hasta que han intervenido PP y VOX. ¿Alguien le puede contar a la diputada del Partido Popular que todavía no hay una ley de movilidad? Ha hablado aquí de la ley de movilidad, de lo que es bueno y de lo que es malo, pero todavía no es una ley. Si la intervención de la portavoz del PP la hace en ese sentido, porque hay un borrador inicial y cree que va a ser lo que se apruebe al final, lo que nos viene a decir a todos es que renuncia a hacer su labor parlamentaria. ¿Cuál es la labor parlamentaria? Cuando entra una ley en este Parlamento lo que buscamos los diputados que estamos aquí es enmendarla y mejorarla. Reconozco que hay debates que resultan asombrosos. Desde el grupo mayoritario en el Congreso, el grupo que sustenta al Gobierno, decimos claramente que queremos que la ley, venga como venga del Gobierno, sea de este Parlamento y de todos los grupos parlamentarios que forman parte de esta Comisión. Por tanto, animamos a todos a participar para mejorarla, y por eso hemos pedido que se hicieran estas comparecencias. Es un ofrecimiento sincero. Creo que de verdad podemos hacer una magnífica ley. El tema no es tan complejo ni tan polémico como otros. Tenemos ese reto por delante. Es el ofrecimiento que hacemos.

También me ha asombrado la intervención de VOX. Bueno, no me asombra, pero sí creo que tenemos que empezar a decir que hacen un daño horrible a la política. **(Protestas)**. No os echéis las manos a la cabeza. Lo creo de verdad. Hacen un daño horrible a la política y, con ello, a los ciudadanos... **(Rumores y protestas).—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben)**.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego, por favor, que, al igual que yo no hago de portavoz de ningún grupo, nadie haga de presidente. Me toca a mí ordenar el debate. Les ruego silencio. Al igual que se han respetado todos los turnos, les ruego que respeten también el turno del Grupo Socialista.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias.

Es por las intervenciones y las referencias que ha habido. **(Rumores y protestas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, cada uno de ustedes ha dicho lo que ha estimado. Les ruego, por favor, que dejen al señor Ramos hacer su intervención, puesto que está hablando del tema y de las comparecencias que han pedido ustedes. **(Un señor diputado pronuncia palabras que no se perciben)**.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Pero si ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ramos, por favor, le ruego que no debatan ahora mismo entre ustedes. Continúe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 29

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Siempre me sorprenderá que les moleste a algunas personas que algunos tengamos la libertad de expresar lo que creamos porque una serie de ciudadanos nos han votado. Si eso es lo maravilloso de la democracia. Tengan un poco de respeto, señores de la derecha.

Decía que creía que hacen mucho año la política cuando dicen determinadas cosas que son auténticas burradas. **(Protestas)**. Hablan de jets privados y de coches con conductores, de que tenemos chófer, etcétera. Cuando llegamos a los territorios —a veces me pasa a mí y creo que mucha gente de aquí— a algunos nos increpan diciéndonos: ¡devuelve el coche oficial! Y otros nos dicen: ¿dónde está ese coche oficial?, porque yo nunca lo he visto. Tenemos que intentar evitar la sobreactuación, porque será bueno para la política. Es cierto que me he ido un poco del tema **(risas)**, pero creo que merecía la pena.

Agradezco al compareciente que haya abierto un debate, porque creo es una de las cosas que tenemos que plantearnos los grupos parlamentarios cuando llegue la ley. ¿Queremos el modelo actual, es decir, concesional y para todas las rutas o queremos un modelo que en parte sea concesional, como el actual, y en parte sea liberalizado? La intervención que ha hecho la diputada del Partido Popular me ha parecido interesante. Ella ha planteado que una parte sea concesional, pero que determinadas líneas se puedan liberalizar. Creo que es una de las cosas que tenemos que debatir. También nos tenemos que plantear en ese debate de la ley de movilidad alguna serie de cosas que no hemos puesto sobre la mesa, porque a día de hoy no son elementos que estén dentro de la realidad, pero dentro de muy poco sí lo van a estar. ¿Qué impacto va a tener en la movilidad el coche autónomo? Conocemos el gran conflicto entre el taxi y la VTC, esa colisión entre los sectores. ¿Qué ocurrirá cuando empiecen a circular vehículos autónomos? No creo que la ley tenga que profundizar en algunas cosas que van a llegar, pero creo que sí tenemos que hacer una serie de reflexiones. Nuestro gran reto es entender todos estos cambios que se están produciendo y que se van a producir respecto a la movilidad, hacer la regulación más adecuada para beneficiar a la mayoría de los ciudadanos e intentar crear los menores problemas al sector. Si conseguimos eso creo que habremos dado un paso de gigante.

Voy terminando, pero es que en la primera parte ha habido mucha polémica. Creo que también, en el debate de esta ley, hay que plantearse lo siguiente. Yo soy de Cáceres. Como todas las ciudades medianas de este país, Cáceres tiene alrededor otra serie de poblaciones que la complementan y que hacen vida alrededor de la ciudad. En poblaciones como la del Casar de Cáceres hay un autobús de determinado tamaño que se tiene que llenar para que sea viable y, por tanto, hay pocas frecuencias. Lo ideal sería, para competir con el coche particular, que hubiera vehículos más pequeños, con mayores frecuencias y que tuviéramos la capacidad de identificar a los usuarios a través de las nuevas tecnologías. Esos son los debates que creo que nos tenemos que plantear. Lo que le pedimos al sector —no hace falta que sea hoy— es que nos pongan esos elementos sobre la mesa, que nos expongan sus opiniones y que nos indiquen qué tenemos que debatir, que nos marquen ese reto.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Le voy a pedir un imposible, y es que se ajuste al tiempo lo máximo posible. Seré flexible. Puede usted proceder a responder, señor Pedrero.

El señor **PRESIDENTE DE ANETRA, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES** (Pedrero García): Muchas gracias.

Me van a permitir que esté satisfecho de haber introducido con mi intervención un debate muy necesario. Fuera de rencillas política, etcétera, hay que intentar legislar y tener varios modelos en la mente.

Voy a agrupar en mi intervención todas las respuestas, aunque he tomado buena nota —mi mujer ha estado grabando con el móvil la intervención— y daré respuesta por escrito a lo que no quede claro. Yo mismo y mi organización ANETRA nos ponemos a su disposición para informarles de lo que quieran y reunirnos cuando ustedes necesiten. No voy a ir grupo por grupo, sino que voy a hacer una intervención tocando bastantes puntos que me han planteado.

Hay que diferenciar entre las líneas que dependen del Ministerio de Transportes y las que dependen de las comunidades autónomas, líneas que muchas de ellas ya están financiadas, pues existen contratos-programas, etcétera. La Administración ya financia otras líneas. Es decir, no estamos diciendo que haya que dejar todo al libre albedrío ni que haya que hacer una liberalización completa de todos los recorridos.

Me comentaban también que mi visión no es muy de Madrid. Nosotros tenemos socios en todas las comunidades autónomas y tenemos un gran debate sobre ello. Conocemos las zonas rurales y la zona

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 30

despoblada. El modelo que proponemos es el siguiente: dejemos que el mercado cubra los recorridos necesarios, y donde no llegue el mercado que intervenga la Administración, pero no solo lo digo yo, lo decía también la CNMC y por escrito. Creo que ese modelo, en el que se combine intervención de la Administración con recorridos liberalizados, tiene muchas ventajas, no solo para los recorridos liberalizados, cuyos precios van a bajar drásticamente y se dejará de pagar ese impuesto encubierto por los usuarios del autobús, que, como ya dije antes, son jóvenes o clases más desfavorecidas, sino que permitirá al resto de transportistas, a las casi tres mil empresas que hay en toda España, ofrecer libremente el servicio, servicio discrecional y servicio regular. Estoy convencido de que, si hubiera un mercado libre, en muchos sitios donde ahora mismo no llegan las suficientes frecuencias o, si llegan, son mediante la combinación de tráfico, rentable o no rentable, pequeñas y medianas empresas locales de las zonas rurales, que hay muchas —las conozco: en mi organización hay novecientas empresas—, podrían hacer esos servicios. Dejemos que los ofrezcan ellas, que las hagan, y que la Administración, ya sea local, autonómica o estatal, si entiende que el mercado no ha cubierto las expectativas que necesita la ciudadanía, intervenga y los financie. Podemos debatir que sea OSP, que sea financiación directa o contratos-programas, que ya existen en las comunidades autónomas —no hay que inventar la rueda—, ya se está financiando al transporte. No es que el sector del transporte se financie por sí solo; de hecho, respecto al que en teoría se financia por sí solo, el de las líneas de largo recorrido que dependen del MITMA, el anterior compareciente ya les está diciendo, a ustedes y al Gobierno, que habrá que ver cómo se financian, que habrá que meter en la ley cómo se financia esto, porque parece ser que con este mapa no llegamos a ningún lado.

Les voy a poner otro ejemplo para que quede claro, un ejemplo que habla de sostenibilidad, de economía verde y de digitalización, de lo que tanto nos gusta hablar a todos. Pongamos que hay un partido de fútbol en Cáceres, por hacer referencia a la población del señor Ramos, y que mediante una tecnología, el *marketing* segmentado, establezco una ruta para ir a ese partido de fútbol y busco en los pueblos que están alrededor de Cáceres —el señor Ramos ha hecho referencia a ellos— a todos los pasajeros que pueda, mediante digitalización, mediante *marketing* segmentado, y vendo las plazas. Con un solo autobús quitaré, por lo menos, treinta o cuarenta vehículos particulares de la carretera, que causan atascos a los alrededores del estadio y contaminan infinitamente más. Si, encima, promocionamos —y aprovecho para contestar otra pregunta— el autobús Euro 6, de última generación, que es infinitamente menos contaminante que autobuses de cuatro, cinco o seis años, matamos dos pájaros de un tiro. ¿Qué ocurre? Que la LOTT no nos permite a los transportistas ofrecer el autobús plaza a plaza. Es lo que hablábamos del autobús compartido, tema que también me han pedido que aclare. La LOTT dice que debe haber un solo contratante y que debe contratar el autobús completo. ¿No les llama la atención a ustedes esto? ¿No es ineficiente? Entendemos que con el modelo que proponemos se cubriría todo esto.

Hay que buscar fórmulas para financiar todo aquello donde no llegue el mercado. Nosotros ya hemos interpelado al Gobierno, no solo a este, sino a otros gobiernos, y nos dicen que, en lo que compete al MITMA, cambiar este modelo podría costar hasta 400 millones. Pero no nos salen las cuentas, porque la facturación de todas las líneas, es decir, las rentables y las no rentables, son de, aproximadamente, 350 millones.

Por tanto, si tenemos un debate y si ustedes se ponen a legislar e intentan debatir, teniendo en cuenta que nos ponemos a su disposición para de la mano buscar fórmulas, podemos encontrar un modelo mucho mejor. Con la tramitación de la nueva ley tenemos la oportunidad de olvidarnos de un modelo obsoleto, que no funciona, que no gusta a nadie, bueno, quizá guste a los que no quieren que se mueva, porque tienen las concesiones caducadas y viven cómodos ahí, mientras duren, pero creo que es el momento de que se cambie este modelo, y está en sus manos.

Muchas gracias y quedo a su disposición para el resto de preguntas y aclaraciones.

El señor **PRESIDENTE**: Le queda todavía tiempo.

El señor **PRESIDENTE DE ANETRA, ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES** (Pedrero García): Si me queda tiempo, respondo a algunas preguntas que tengo aquí anotadas.

Respecto a las flotas sostenibles, hay que ir paso a paso. No se puede pasar directamente del eléctrico al hidrógeno, porque no hay tecnología ni hay infraestructura. Eso sí, habría que incentivar el paso inmediato, al Euro 6 de última generación. Es exponencialmente menos contaminante que cualquier otro vehículo. Pero tanto las autoridades europeas como el resto de administraciones parece que solo ven por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 31

el eléctrico y por otras alternativas, aunque sinceramente creo que no podemos en el corto plazo demonizar al diesel, porque sería contrario al objetivo de descolonización. Hay que ir paso a paso.

Otra cosa importante. En cuanto a si un modelo liberalizado traería precariedad en los empleos —muy buena pregunta y muy importante—, tengo que decir que absolutamente no. Hay una escasez importante de conductores. Un modelo liberalizado traería todo lo contrario, subida de salarios, más oferta, mucha más concurrencia, con lo cual las empresas pelearíamos por los mejores conductores, y todo esto redundaría en una mejor situación para la mano de obra, para los conductores en general.

Quedo a su disposición, como he dicho, y muchas gracias por su atención y por abrir el debate. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias. Será bienvenido siempre a esta su casa. En cinco minutos pasamos a la siguiente comparecencia. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR VICEPRESIDENTE DE DIREBÚS, ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE AUTOCARES (GIL ROMERA), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN DE LOS ASUNTOS DE SU COMPETENCIA. (Número de expediente 219/000855).

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión, señorías.

Estaba comentando con el compareciente que, como ahora va a haber una cena de los miembros de la OTAN aquí cerca, se le ha complicado el acceso a este escenario; pero ya está aquí. Damos la bienvenida a don Raúl Gil Romera, vicepresidente de la Asociación de Empresas de Autocares, DIREBÚS, último compareciente de hoy, para dar cuenta de la situación del sector y del anteproyecto de ley de transporte y movilidad sostenible.

Ya sabe usted, no sé si se lo han comentado, que el tiempo de que dispone es de veinte minutos. Después los distintos grupos harán las preguntas que ellos consideren y después cerrará usted con un turno de diez minutos para dar respuesta, si es posible, a todas ellas en ese breve tiempo.

Así que, sin más, damos la palabra a don Raúl Gil, vicepresidente de DIREBÚS.

El señor **VICEPRESIDENTE DE DIREBÚS, ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE AUTOCARES** (Gil Romera): En primer lugar, pido disculpas a todos los asistentes a esta Comisión, porque hemos tardado cinco o diez minutillos más. Como ustedes saben, está el tema de la OTAN, hay aquí cerca una cena y hemos tardado un poquito más en entrar por las medidas de seguridad.

Queremos agradecer muy efusivamente en nombre de DIREBÚS España la oportunidad que nos dais a todo el sector del transporte de viajeros por carretera gracias al congreso que tuvimos a nivel nacional el pasado mes de marzo, si no recuerdo mal, en Granada, en el que tuvimos la posibilidad de que nos acompañaran algunos de los asistentes a esa Comisión del Partido Socialista, del Partido Popular, de Ciudadanos, de Podemos y del Grupo Parlamentario VOX, eran los más representativos en esos momentos. Se les tendió la mano para que, por favor, acentuaran de alguna manera la problemática del sector del transporte de viajeros por carretera y fueron todos muy amables de trasladarnos que nos invitarían a la Comisión de Transportes para que pudiéramos exponer dicha problemática. Nosotros creímos oportuno también que el resto de asociaciones a nivel nacional pudieran estar presentes y así entre todas se pudiera sacar un análisis más compacto de la situación actual.

Quiero también dar las gracias a mi presidente porque ha confiado en mi persona para hoy estar aquí, y también a la persona que ese día hizo la proposición conmigo a esos asistentes, Juan Manuel Sierra Sidera, que está ayudando mucho a profesionalizar esta asociación y el sector en general. Hoy nos acompaña aquí, está allí detrás.

Si todos ustedes que están aquí me lo permiten, no sé lo que nuestros compañeros habrán podido exponer, pero yo voy a desgranarles un poquito lo que es el sector del transporte de viajeros por carretera para que ustedes cojan un concepto más objetivo y real de lo que es. El sector del transporte de viajeros por carretera está dividido en tres segmentos: el segmento regular; el segmento regular de uso especial, que es el transporte escolar o transporte de trabajadores, y el discrecional y transporte turístico.

El 14 de marzo de 2020, de manera lamentable, surgió algo sin precedentes en la era moderna o en la democracia de este país, que fue la COVID-19, la cual golpeó de manera clara y directa a todo nuestro sector. Somos un sector de servicios y en muchos de sus eslabones o de sus segmentos somos un sector esencial. Nosotros comenzamos DIREBÚS España siendo una agrupación que se sensibilizaba porque pensábamos que no teníamos una atención necesaria desde el resto de asociaciones que había a nivel

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 32

nacional; nos fuimos convirtiendo en asociación y en agrupación, en una organización empresarial que ha acabado formando parte de pleno derecho del Comité Nacional del Transporte por Carretera en la sección interurbana con 7 votos de 50. Tenemos representatividad directa en todo el territorio nacional, ya sea por asociaciones provinciales o regionales o a través de afiliaciones directas de pymes y autónomos de capital español. La evolución asociativa en los últimos seis meses ha pasado de 585 empresas a 721, lo cual da una imagen fiel de lo que es DIREBÚS: es representativa del sector ante un conjunto de administraciones públicas, tanto de ámbito estatal, autonómico o provincial. También tenemos que decir que somos una organización patronal, ya que estamos presentes de manera activa en multitud de convenios colectivos sectoriales y buscamos el bien común, empresarial, pero, cómo no, también de nuestros trabajadores, que son parte de nuestra familia.

Allá por diciembre del año 2021, presentamos un informe; uno de tantos que ha presentado esta asociación de transporte de viajeros. En este informe DIREBÚS España, en calidad de organización empresarial más representativa a nivel nacional de pequeñas y medianas empresas españolas de transporte discrecional turístico y regular de viajeros por carretera, puso en común la situación crítica y preocupante que vivía y vive nuestro sector en la actualidad y en un futuro a corto plazo sin recuperar la actividad que se prestaba durante la década anterior. Realidad que fundamenta y justifica la solicitud de una serie de medidas sectoriales y económicas, laborales y financieras imprescindibles para frenar durante el primer trimestre de 2022 el cierre de empresas familiares y un aumento del paro de los profesionales, que durante décadas lo han dado todo por el sector y que han servido de herramienta para un sector turístico de primer nivel como es el español, para el bienestar de la sociedad a través de servicios de transporte escolar y para la tercera edad, para la responsabilidad corporativa de las empresas a través de las rutas de transporte para trabajadores o para resolver necesidades de transporte público de la ciudadanía en rutas regulares de corta distancia.

DIREBÚS España representa a pymes españolas con una larga tradición familiar y nuevos emprendedores, todos unidos con un fin común: poner en valor el esfuerzo y dedicación de una empresa como generadora de empleo, como una verdadera herramienta para la sociedad para llevar a cabo sus necesidades de transporte, vertebradora del territorio con seguridad, calidad, flexibilidad y sostenibilidad medioambiental. Igualmente, velamos por la promoción de la imagen, ante esta sociedad y ante los poderes públicos nacionales y comunitarios, de la actividad profesional a la que mayoritariamente representamos.

Es de justicia tener presente lo que estamos sufriendo desde que comenzó esta pandemia en España, hace ya más de dos años tras un 2020 que comenzó con excelentes previsiones en la línea ascendente de los registros de todos los años anteriores y que se frenó en seco al comienzo de esta debacle empresarial y del sector. Como todos saben, en el mes de febrero de 2020 se canceló el Mobile World Congress de Barcelona por el coronavirus, que ya golpeaba fuertemente en Italia. Asimismo, comenzaron a cancelarse todo tipo de servicios de transporte turístico y discrecional programados, llegando aquel mes de marzo al cierre de colegios y de centros de trabajo y a la declaración del estado de alarma, que paralizó inicialmente y que limitó posteriormente la libre circulación de personas en España, lo que conllevó que nuestras empresas, pymes y empresarios autónomos no realizaran servicios efectivos de transporte hasta mediados de junio y no ingresaran aunque no se les paralizaran sus obligaciones de gasto durante ese tiempo, lo que provocó tensiones en tesorería sin precedentes en su frágil economía con filosofía empresarial a riesgo y ventura.

Nosotros, ante todos estos antecedentes, propusimos una serie de medidas. Algunas de ellas se han puesto en marcha, pero otras, que no tenían ningún coste para las arcas públicas, no han sido tenidas en cuenta por ningún tipo de administración. Propusimos medidas laborales de lucha contra la competencia desleal derivada de los incumplimientos normativos emanados de los convenios colectivos, escasez de conductores profesionales; medidas financieras, fiscales y tributarias, como ampliaciones temporales de la normativa de la moratoria —estas se han ido dando y las tenemos hasta septiembre de este año— o el cumplimiento real de las entidades bancarias de la obligatoriedad por ley de aceptar las solicitudes de ampliaciones de plazo. Esta se ha acatado por parte de las entidades financieras, con muchas presiones también por parte de la Administración. Modificar el Real Decreto-ley 5/2021, de 12 de marzo, de medidas extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial en respuesta a la pandemia COVID-19, según la línea de 7000 millones de euros de ayudas directas a empresas y autónomos y destinada al pago de gastos fijos y de deuda con proveedores y acreedores. Estas ayudas quedaron estrictamente encorsetadas, por lo que no pudieron ser accesibles para muchas de las empresas y pymes no solo de nuestro sector, sino

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 33

de cualquier otro sector. Si eras una empresa solvente, no tenías ningún tipo de ayuda, lo cual no creíamos tampoco que fuera correcto. Otorgamiento de ayudas directas por tarjeta de transporte hacia las pymes inscritas en el registro de empresas del transporte del MITMA. No recibimos ningún tipo de ayuda directa a nuestro sector por tarjeta. Mantenimiento de la deducción actual del gasóleo profesional sobre la base del tipo mínimo actual de la directiva, modificando la temporalidad de la devolución pasando a ser mensual. Esta medida ha sido hace poquito aprobada. Medidas para luchar contra la competencia desleal y el *dumping* social, trasponiendo la directiva de trabajadores desplazados y reforzando las labores de inspección sobre las empresas buzón extranjeras y el incumplimiento de la normativa comunitaria de cabotaje que se viene realizando en la actualidad. Incremento de los dos años máximo de los vehículos dedicados al transporte escolar, cualquiera que sea el servicio prestado no solo para aquellos que cumplieron los dieciséis años de antigüedad durante la pandemia, sino sobre todo el conjunto de vehículos de la flota de transporte dedicados a tal fin, incluidos los que obligan a matricular antes del 1 de junio de 2022, ya que en todo caso es una misma pérdida de explotación de estos. Esta solicitud por nuestra parte, señores, delimita y nos pone en competencia en el territorio de la península con las islas. No entendemos que una medida que no cuesta nada a las arcas públicas, señores, no se extrapoló al resto del territorio nacional. ¿Cómo es posible que no sean conscientes las diferentes administraciones —ya sea Industria, Educación o Transportes— de que hemos tenido paralizadas nuestras flotas durante dos años, en los cuales se ha estado depreciando su valor? Las flotas que nosotros tenemos es nuestro poder adquisitivo y el poder adquisitivo lo hemos perdido durante la pandemia. Era tan fácil como ampliar, hasta los vehículos que teníamos en posesión el 14 de marzo de 2020, la edad escolar dos años a toda la flota. Esta ayuda o esta proposición, estamos a tiempo todavía de enmendarla entre todos con la ayuda de la Administración solamente con los vehículos que teníamos dados de alta o en posesión las empresas hasta el 14 de marzo. Ayudas para la digitalización de las pymes, otra de las proposiciones. Ayudas para la renovación de las flotas de las pymes hacia unos motores más ecológicos, medioambientales y más sostenibles. Mantenimiento de la red de carreteras del Estado.

Todas estas medidas fueron solicitadas. Lo único que hemos obtenido son las moratorias, igual que ha tenido todo el mundo a nivel nacional y nuestra situación es mucho más crítica, señores, perdónenme que insista, que cualquier otro de los sectores que se ha visto dañado durante la pandemia o la COVID-19. ¿Por qué motivo? En el segmento regular de uso especial, las líneas regulares, al no haber movilidad decreció el número de viajeros, por lo que la Administración se vio en la obligación de restablecer el desequilibrio económico de todas aquellas concesiones que había, que eran concesiones en la mayoría de los casos obsoletas y que estaban vencidas a nivel nacional y a nivel autonómico, es decir, se había transportado aire, pero de alguna manera había que restablecer la petición de servicios mínimos que se habían dado.

Hay un daño que recibió más del 90 % de las empresas dedicadas al sector del transporte de viajeros, que es en el servicio del segmento regular de uso especial en el transporte escolar. A nosotros se nos dice el día 14 de marzo que no podemos prestar el servicio de transporte escolar, se nos paralizan nuestros contratos, pero hasta hoy no hemos recibido ninguna indemnización por parte de las comunidades autónomas que tienen las competencias delegadas. Se amparan todos en un Real Decreto, el 8/2020, en su artículo 34, por el cual se delimita por parte del Estado poder ampliar esas subvenciones. Nosotros creemos que la pandemia existió, que el real decreto se impuso, pero que las leyes que había anteriores a la pandemia por haber una pandemia no desaparecieron, señores. Las leyes estaban y siguen estando vigentes en la actualidad, por lo que debemos buscar una solución. Creemos que, dentro de las reuniones que hay con las diferentes consejerías de transportes y de educación a nivel nacional y autonómicas, hay que otorgar estas indemnizaciones por el transporte escolar lo antes posible, ya que nosotros adscribimos para la prestación de esos servicios unos medios materiales y personales y tuvimos que acarrear con esos gastos, los cuales aún no han sido sobrepuestos por ninguna administración.

Después tenemos el segmento discrecional y turístico. Este segmento discrecional y turístico va unido totalmente a la aportación al producto interior bruto más importante de este país, que es el turismo. El transporte tiene el peso de ser el segundo subsector dentro de ese sector más importante a nivel nacional. El transporte de viajeros por carretera es la primera toma de contacto de cualquier viajero que viene a un aeropuerto, a un puerto, a una estación de tren; movemos a la gente a los hoteles, a los museos, a los restaurantes; tenemos puntos de unión con las agencias de viajes, con los turoperadores... No hemos sido valorados en su justa medida para, de alguna manera, salvaguardar los puestos de trabajos que teníamos y estas empresas. Nuestras inversiones son mastodónticas: un vehículo vale 300 000 euros,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 34

señores. Nos encontramos con que se nos paraliza todo y que no recibimos ninguna ayuda, más que préstamos ICO que no sabemos cómo vamos a solventar en el futuro ni cómo vamos a poder afrontarlo a partir del mes de septiembre. Por lo que pedimos en todo esto unidad también ante un plan estratégico de ayuda al sector.

Somos tan importantes que tenemos un nexo de unión tan importante con el segundo sector que más aporta al producto interior bruto de este país, que es el automovilismo. Las fábricas más importantes constructoras de autocares a nivel de Europa se encuentran en España, señores, las tenemos en nuestros territorios. Que nosotros caigamos como ya han caído más de doscientas empresas, es que esas industrias caigan, con los puestos de trabajo directos que tienen y los indirectos que tienen a su alrededor. Por lo tanto, nuestro nexo de unión con ellos es directo, y es importante nuestra supervivencia para su supervivencia, porque al mismo tiempo hay talleres que dependen de nosotros y hay proveedores que dependen de nosotros. Nosotros no somos solo el transporte de viajeros por carretera, es lo que hay alrededor del transporte de viajeros y la cantidad de sectores que conviven alrededor de él, con una carga impositiva en todo lo que cobran importante para las arcas públicas.

Ha habido una reunión parlamentaria del departamento de viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera debida a la guerra de Ucrania, porque ya no nos faltaba nada más, hemos tenido la COVID y ha venido la guerra de Ucrania. Perdónenme ustedes, yo no sé si nos invadirán los extraterrestres y después será el *big bang*, pero nos encontramos en una situación de inseguridad. Os lo digo sinceramente, nuestro sector se encuentra en una situación de inseguridad, siendo un servicio esencial. En ese servicio esencial que se presta hoy la pequeña y mediana empresa y el autónomo hacen posible que exista una competencia para la prestación de los servicios concesionales; por lo que, perdónenme que lo reitere, precisamos de la ayuda de todos los que están ahora mismo en esta Comisión y que lo trasladen al Congreso de los Diputados. En la reunión parlamentaria de viajeros en el Comité Nacional del Transporte por Carretera, ante la inacción de nuestro departamento de viajeros, somos concededores a través de la prensa del adelanto de las medidas que se han tomado por la guerra en Ucrania. Entre esas medidas está que la bonificación del combustible, de actualmente veinte céntimos de euro por litro, se mantendrá hasta el 30 de septiembre. Señores, antes pagábamos el carburante a 1,80, ahora lo pagamos a 2,15, y nos vuelven a dar 20 céntimos. Agradecemos todo tipo de ayuda, pero eso es totalmente insuficiente y nos parece, sinceramente, irrisorio no pensar que tanto el sector del transporte de viajeros como de mercancías, con lo que pagan en su parte impositiva, no pueden acceder a un gasóleo profesional durante el espacio-tiempo que dure esta guerra. Más medidas: rebaja del IVA de la electricidad del 10% al 5% e imposiciones a las compañías energéticas ante los beneficios extraordinarios obtenidos por estas. Las medidas del plan anticrisis serán prorrogadas al menos durante tres meses, hasta septiembre. Estas son las ayudas que ha recibido el sector del transporte de viajeros por carretera, señores. Por el buen trabajo realizado por nuestros compañeros del transporte de mercancías les han dado la prórroga hasta final de año de la bonificación mínima de 20 céntimos, lo cual también es irrisorio. La ayuda directa por vehículo durante este trimestre para las empresas de transportes de mercancías de 1250 euros por camión y 500 euros por furgoneta me parece perfecta, pero un camión vale 100 000 euros y un autocar vale 300 000, y nosotros no estamos recibiendo ninguna ayuda directa, señores, y la necesitamos. Portugal lleva meses —meses, señores— dando 1000 euros por vehículo aproximadamente a todas las empresas de autocares, y como ese podemos poner otros ejemplos en Europa.

Solicitaron la corrección de la cláusula de actualización del precio del transporte en función del precio de combustible, incluidas las condiciones generales de contratación, pasando de un 30 a un 40%. Todas estas medidas han sido para el transporte de mercancías y a nosotros se nos ha excluido. No sabemos por qué; bueno, podemos entender que como la única reunión que ha habido con el sector de transporte de viajeros fue anterior a la reunión con el ministerio, seguramente no hubo tiempo para exponer mucho más.

No obstante, DIREBÚS España ante la secretaria general y ante el director general de Transportes realizó las siguientes propuestas. Primera, modificación en siete días de la temporalidad de devolución del gasóleo profesional por parte de la Agencia Tributaria, pasando del periodo del pago trimestral al mensual, de manera similar al pago de la factura del combustible que realizan las pymes sectoriales.

Segunda, ayudas directas similares a las aprobadas a finales de marzo, si bien sus transferencias deben llevarse a cabo en el plazo de quince días. No queremos que nos pase como con las ayudas directas a las empresas por vehículo, que desde que se aprobaron ya han pasado tres meses —estamos ya en junio— y muchas empresas lamentablemente aún no las han recibido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 35

Tercera, en los contratos administrativos en los que se liciten los transportes de viajeros por carretera y cuando el precio del combustible haya variado al alza, en el momento de realizarse el transporte se indexará, incrementando el precio inicialmente fijado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que en cada momento tenga establecidos la Administración. La ley de desindexación está haciéndonos muchísimo daño. Todos los contratos que hay a nivel nacional, tanto autonómicos como provinciales, en el sector de las obras son modificados. En el sector de las obras todo se ha incrementado por la guerra de Ucrania: el cemento, el hierro, el transporte... Todo se ha incrementado. Y a nosotros, que dependemos directamente del carburante, de la energía y de las reformas laborales, no se nos ha incrementado nada y por esta ley permanecemos con los mismos precios desde el 2016 prestando servicio en rutas de transporte escolar. Para que ustedes tengan un ejemplo aquí, las comunidades autónomas pagan entre 120 y 140 euros al día por una entrada y una salida de 40 a 50 niños en un centro escolar. ¿Ese es el sueldo de una persona hoy en día? Piensen ustedes que por 120 euros tienen ustedes que poner un vehículo, un conductor, carburante, ruedas, seguros y todo lo que le estoy contando. Si creen que esto no es cierto, pueden remitirse a los pliegos que hay actualmente en muchas comunidades autónomas.

Por último, rebaja temporal de la parte impositiva al tipo reducido del 5% del precio por litro de los combustibles utilizados para el transporte profesional.

Estas cuatro propuestas fueron elevadas por parte de DIREBÚS España. Nuevamente, el 7 de junio, en un encuentro personal y directo entre DIREBÚS España y el director general de Transporte, volvimos a elevar una serie de propuestas que pueden resultar resolutorias y no tendrían mucho efecto para las arcas públicas, identificando algunos de los problemas que pueden de alguna manera incidir en el futuro de este sector. En primer lugar, respecto al trabajo, nosotros hemos pasado de cero a cien. Nosotros en estos momentos estamos contentos porque, aunque hay mucha oferta, estamos trabajando y también hay mucha demanda. Sin embargo, mucha demanda no puede ser cubierta por uno de nuestros problemas más importantes: la escasez de conductores profesionales, señores. Por culpa nuestra en el pasado —vamos a entonar el mea culpa en el sector de transporte de viajeros—, dejamos de ser un sector atractivo para la mano de obra. El sector se ha ido profesionalizando y en la actualidad hay escasez de conductores. Muchas personas tienen cabida para trabajar en nuestro sector y uno de los planteamientos que realizamos fue que una de las medidas urgentes y necesarias y que ayudarían mucho al sector sería facilitar y abaratar el actual proceso de formación de nuevos conductores a través de planes anuales de otorgamiento de becas, tanto para la obtención del título de conductor profesional como para la obtención de los permisos de conducción profesionales obligatorios y el certificado de aptitud profesional, el CAP.

En segundo lugar, proponemos que el Gobierno de España negocie lo antes posible acuerdos de canje de notas para el reconocimiento de los permisos de conducir de conductores de nacionalidades colombiana, venezolana, brasileña o de otros países de Latinoamérica, poniendo a disposición de las pymes otro nicho de mercado laboral que cubra nuestra falta de mano de obra y atraiga talento al sector. Esto limita mucho porque se les exige el CAP de 140 horas. Creemos que, si el Gobierno de España solicita mediante escrito a Bruselas que pueda ser de 35 horas, tendrían cabida muchas otras personas, con lo cual mucha gente que tiene necesidad podría trabajar y nosotros podríamos contribuir más con nuestro gasto público a las arcas estatales.

Además, la instrucción relativa al comportamiento de la conducción profesional en trayectos de menos de 50 kilómetros por hora implica que se debe introducir la tarjeta del tacógrafo en *out*, de forma que computa en tiempo de disponibilidad y de trabajo por lo que los tiempos de conducción se minoran por conductor. Esto es similar a como era antiguamente, cuando se realizaba el transporte escolar y no se subía de 50 kilómetros por hora, no hace mucho no se insertaba la tarjeta y se dejaba en *out*. No sabemos por qué ha cambiado esta normativa que, de alguna manera, está limitándonos.

No tenemos tiempo para mucho más, aunque nos gustaría exponer otras muchísimas cosas, pero sí me voy a permitir pedir a todos dos minutos más, por favor, porque creo que son sumamente necesarios para hablar de la nueva ley de movilidad. Tenemos un mapa concesional que está obsoleto, como todos ustedes ya saben, tanto a nivel nacional como a nivel autonómico, a nivel regional y a nivel provincial. Estamos ahora hablando mucho de los fondos Next Generation, tenemos nuestro Plan Marshall en Europa y deberíamos aprovecharlo. Más sostenible que el transporte de viajeros por carretera no creemos que haya otro sector, porque llegamos a cualquier punto de España, vertebramos el territorio, distribuimos la riqueza y hacemos todo lo necesario. Si Europa dice que más del 20% de esas ayudas tiene que ir a ayudas a la digitalización de las empresas —digitalización de las empresas, señores— y también nos está

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 36

diciendo que nuestro sistema concesional debe liberalizarse, hay una solución total que se pueden plantear todos ustedes para ese sistema concesional y que puede ahorrar mucho a las arcas públicas. En el sistema concesional para los largos recorridos la gente podría pedir esas ayudas para la digitalización y crear plataformas para tener acceso y realizar largas distancias —igual que ha entrado OUIGO para hacer el trayecto Madrid-Barcelona—, pero no en nexo de unión con España o entre las grandes capitales o áreas metropolitanas, sino en todo el territorio nacional. Ahora, donde sí debe haber una transversalidad y un trabajo compacto entre comunidades autónomas y el Gobierno a nivel nacional es en apoyar las líneas regulares de esas concesiones. Ahí es donde hay que apoyar económicamente. A todos se los llena la boca muchas veces al hablar de la España vaciada, pero si no paramos de quitarle servicios... Estoy viendo enfrente de mí al representante de Teruel También Existe. Usted sabrá de lo que le hablo mejor que nadie, ¿no? Si no paramos de quitar servicios a las áreas rurales, perdemos todos los servicios y hay despoblación. Donde tenemos que focalizar los esfuerzos es en esas líneas regionales, en esas comunidades autónomas y en esos servicios de transporte escolar que crean riqueza, y no en el transporte a demanda, porque un taxi necesita un trabajador, pero una empresa necesita cinco trabajadores. La mayoría de nuestras empresas están afincadas en el mundo rural, el 70 o el 80 %, dando vida a esas zonas. Por eso, es sumamente importante que se replantee el mapa concesional, se liberalice la larga distancia y en la corta distancia haya trabajo entre las administraciones estatal, autonómica y regional para esforzarse en mantener ese tipo de servicios. Tenemos que mantener ese tipo de servicios y tenemos que ayudar al mundo rural y a la pequeña y mediana empresa, ayudarnos entre todos. Y si llegara otra pandemia el día de mañana, la Administración no tendría por qué restablecer el desequilibrio económico de una línea Madrid-Irún, porque serían plataformas que pararían de prestar su servicio y la Administración no tendría que pagarles kilómetros por transportar aire. Seamos claros y concisos: no podemos seguir invirtiendo en áreas metropolitanas solo porque tengan cuatro o cinco millones de personas mientras el resto del país se está muriendo, cuando tenemos un territorio ideal, donde cabemos todos, donde la gente puede vivir y trabajar y donde está el sector de transporte de viajeros.

Tengo más cosas que decir, pero no me dejan por el tiempo. Otro día me llaman y vengo otro rato.

El señor **PRESIDENTE**: Me toca a mí ser el malo, el que no le deja, pero no me queda otra.

Vamos a pasar a los distintos grupos. Vamos a comenzar por el Grupo Parlamentario Mixto. Don Tomás Guitarte, tiene usted la palabra.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Sí, antes éramos Teruel También Existe, Luego le quitamos «también» y lo dejamos en Teruel Existe, que se entiende mejor.

Gracias por su comparecencia. Comparto lo que ha comentado en la primera parte de la exposición acerca de que probablemente no ha habido las ayudas necesarias para el mantenimiento de este sector del transporte que es vital. Y luego, aprovechando la última parte, la que hacía referencia al mapa concesional, obviamente nosotros discrepamos radicalmente de ese mapa. Es más, yo creo que no se ha podido hacer mayor despropósito que presentar ese mapa. La ministra, tanto en el Senado como esta mañana en el Congreso, ha dicho que era un borrador —como diciendo que es una cosa de la que podemos hablar—, pero es incomprensible que el Ministerio de Transportes encargue a una ingeniería pública como INECO que le organice un mapa que va en contra de todos los principios que dicen que inspiran la acción del Gobierno. El Gobierno se ha cansado de repetir que tiene cuatro patas de acción y que una de ellas es la cohesión territorial. Sin embargo, INECO, ingeniería pública, presenta un mapa que va en contra de ese principio de actuación. O sea, es una ingeniería que está haciendo casi ideología política contraria a la acción del Gobierno. Eso no debería haber salido ni a la luz. Si ese era un planteamiento economicista o de puros rendimientos debería haber sido un documento de trabajo. Efectivamente, no podemos consentir que eso sea así, porque es permitir que el 60 o el 70 % del territorio se quede prácticamente sin servicios. Es aplicar la filosofía AVE a grandes recorridos y olvidar el resto. Es hacer efectos túneles donde no hay cohesión ni capilaridad con el territorio. Se repiten los grandes errores que se han cometido en la planificación de infraestructuras en España durante muchísimos años. Por eso, compartimos su oposición y, efectivamente, aparte de los largos recorridos donde es factible la liberalización —el ponente anterior también lo comentaba—, debe haber un servicio de transporte comarcal, regional y provincial en coordinación con las comunidades autónomas. Simplemente, reitero nuestra oposición porque no parece razonable.

Todos estos errores se habrían corregido o no habrían salido siquiera a la luz si el Gobierno hubiera hecho caso de otro planteamiento que se aprobó en el Congreso, que era crear un mecanismo de garantía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 37

rural, lo que se conoce como *rural proofing* en Europa. Así, antes de sacar una legislación se analizaría cómo va a repercutir de verdad esa legislación, ese planteamiento o ese modelo que se va a sacar sobre los territorios rurales o aquellos que tienen dificultades de desarrollo. Si se hiciesen esos análisis previos, nos evitaríamos muchas de estas discusiones y evitaríamos forzar a que todo el mundo rural, que tiene poca masa crítica y tiene dificultades incluso para manifestar sus reivindicaciones, tuviese que estar constantemente oponiéndose a la acción de un Gobierno que por un lado predica una cosa y por otro parece hacer otra. Ese es el planteamiento que queremos trasladar: apliquemos de verdad el mecanismo de garantía rural antes de sacar normativas como esta que perjudican al sector y a los usuarios y no sabemos a quién beneficia en última instancia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Ciudadanos, don Ignacio López-Bas tiene ahora la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, don Raúl. Yo creo que nos ha dado usted una explicación muy clara de cuál es la situación actual. De hecho, tuvimos ocasión de escuchar su intervención en el congreso de Granada —y aprovecho además para agradecer la invitación a su asociación—, que fue muy aclaratoria de cuál es el momento que estaba viviendo un sector como el del transporte de viajeros por carretera y, en particular, el sistema regular especial. Hoy ha hecho usted hincapié en los grandes problemas que afronta porque las soluciones no han sido las que se esperaban. No eran ya en aquel momento las soluciones necesarias y tres o cuatro meses después estamos casi en la misma situación o incluso peor para muchas empresas, porque desgraciadamente no han llegado con el aire suficiente para poder aguantar este tirón.

Al ser el tercer interviniente —el último de esta tarde—, creo que hemos tenido ocasión de ver a lo largo de las tres intervenciones que no existe un modelo de transporte de viajeros por carretera único para todo el territorio español, por lo que evidentemente la ley tendrá que ser lo suficientemente flexible para que admita diferentes modelos y diferentes sistemas de financiación. Sobre todo, comparto la necesidad de que haya un análisis y un debate, como ha dicho el señor Guitarte, sobre qué modelos y qué sistemas hay sobre la base de la realidad que existe. Es decir, existen diferentes tipos de concentración de población en el territorio del Estado español y, por lo tanto, necesitamos poner en marcha diferentes modelos de movilidad y diferentes modelos de financiación. Yo creo que esa es la principal conclusión que sacamos, además de que la necesaria liberalización del sector, que impone de alguna manera la legislación europea y que se está dando en otros países con éxito, puede estar en España en aquellos lugares donde es posible sin perjuicio de la intervención de las administraciones, bien la estatal, bien las autonómicas cuando sean competentes, para cubrir ese tipo de necesidades donde no llegue el modelo. Yo creo que las dos últimas intervenciones a este efecto han sido muy clarificadoras y le agradezco sobre todo el hecho de que haya hecho mención a esos problemas y a ese planteamiento que usted ha expuesto.

Yo solamente le haría una pregunta que he hecho también a los otros dos comparecientes. ¿Entiende que en el anteproyecto de ley de movilidad sostenible hay un tratamiento correcto o se ha tratado bien de una vez por todas al autobús? Se lo digo porque yo creo que se ha tratado bien en ese anteproyecto al ferrocarril y creo que se plantean otras alternativas, incluso con perspectiva de futuro, con respecto al vehículo particular, el automóvil, o bien incluso la micromovilidad a través de otro tipo de vehículos innovadores. No obstante, el autobús es un sistema tradicional que tiene mucho recorrido y esa posibilidad de capilaridad para llegar a muchísimos sitios con esas alternativas que usted mismo hoy ha comentado, por ejemplo, de la digitalización o de la creación de plataformas que permitan otro tipo de modelo de venta de las plazas en los autobuses que circulan. ¿Entiende que en ese anteproyecto está bien tratado el autobús o todavía hay un camino que recorrer para reconocer la figura de este medio de transporte? Nos ayudaría tener su opinión para presentar nuestras propuestas en forma de enmiendas. Me imagino que ya lo habrán dicho ustedes en el trámite de audiencia pública al presentar sus alegaciones y sus sugerencias, pero siempre sería útil tener su visión para poder luego formalizarla mediante nuestras iniciativas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Patricia de las Heras. **(El señor Bel Accensi: Perdón, señor presidente. Sé que no es una cuestión personal...)**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 38

Perdón, disculpe, al Grupo Plural me lo he saltado. Pensaba que no iba a intervenir usted tampoco. Señor Bel, tiene usted la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente. Estoy seguro de que la portavoz de VOX no se habrá molestado.

En todo caso, quiero agradecer su intervención al señor Raúl Gil, vicepresidente de DIREBÚS. Es inevitable que cuando hay una comparecencia en un momento de muchísima dificultad para el sector, más allá del objeto de la comparecencia, que es el anteproyecto, dediquen una parte los comparecientes a analizar la situación y a ver si las medidas que estamos validando en esta Cámara son suficientes o no —aunque nunca son suficientes, eso es evidente— o si son acertadas o no.

Yo no voy a hacer un análisis de todo lo que usted ha dicho, aunque lo recogemos. Sí que le puedo decir, como se lo he dicho a los dos comparecientes anteriores, que nosotros sabemos que esta situación de no actualización de los precios es insostenible. Va a generar que muchos servicios entren en dificultades y eso va a generar también una distorsión, no solo para las administraciones públicas que están manteniendo estos contratos y para las empresas, sino esencialmente para los usuarios. Por tanto, nosotros no nos comprometemos con ustedes a generar una actualización de acuerdo con el IPC porque entendemos que hoy esto tampoco es factible, pero no es sostenible la no actualización de estos contratos. Hemos presentado y vamos a presentar enmiendas en diferentes proyectos para intentar resolver este tema.

Usted ha dicho que hemos pasado una pandemia, que ahora tenemos una guerra y que solo nos falta la invasión de los extraterrestres. No vaya dando ideas, porque la situación está complicada. Aunque también debo decirle que, si a veces escuchan algunos de nuestros discursos aquí, la gente pensará que la invasión de extraterrestres ya ha llegado.

Pero me referiré a algunos de los temas que usted plantea. Respecto al mapa concesional, usted ha afirmado que está obsoleto a todos los niveles. Yo aquí voy a discrepar. Es evidente que el mapa concesional a nivel estatal está obsoleto —conceptualmente y en la práctica— y hay no sé cuántas concesiones no renovadas; pero no me gustaría que se generalizase la situación al conjunto de todas las comunidades autónomas, porque la situación no es homogénea en todas las comunidades autónomas. En Cataluña yo creo que tenemos una situación razonable —mi partido no está gobernando Cataluña, no es que quiera acercar el agua a mi orilla— y Aragón también es un ejemplo de comunidad autónoma que ha hecho los deberes, mientras que en otras comunidades autónomas no han hecho los deberes.

Aunque usted plantea la liberalización con un cierto fundamento, respecto a la posibilidad de una disminución de precios o un incremento del número de viajeros, debemos resolver el mantenimiento de los servicios y su capilaridad, y aquí tenemos que ser rigurosos también en el planteamiento. Aquí hay un problema esencialmente de financiación y, si se traslada este problema exclusivamente a las comunidades autónomas y no se les aporta financiación, va a ser un desastre. Nosotros entendemos que el gran reto está aquí. Yo creo que este borrador de mapa concesional —utilizando las palabras de la ministra—, más allá de si tiene que ser este o si tiene que haber algunas líneas liberalizadas o no, peca de esto, es decir, le endosa el problema a las comunidades autónomas y no establece cuál es la financiación. Dado que muchísimas comunidades autónomas ya tienen un problema endémico de financiación, lo que puede pasar es que, si no se hace bien, los territorios o zonas con una densidad de población más baja y, por tanto, con una demanda más baja se quedarán sin servicios. Este sería un error que no podemos cometer y, por tanto, la financiación es un tema que se debe resolver.

Nos gustaría que nos hicieran llegar sus sugerencias por escrito —no ahora, porque no va a tener tiempo y porque el presidente le va a decir que tendrá solamente diez minutos— en relación con los diferentes contenidos que aborda el anteproyecto de ley de movilidad sostenible para que las podamos tener en consideración.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora sí, por el Grupo Parlamentario VOX, doña Patricia de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Gil, por su comparecencia. Lamento tener que iniciar mi intervención pidiéndole disculpas, porque, ahora que estoy en el turno de la palabra, ya que el presidente antes no me ha dejado y como dice que en nuestras intervenciones podemos hablar del resto de intervinientes,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 39

yo quería decirle al representante del Grupo Socialista que, aunque no le guste, los representantes del resto de grupos vamos a hablar aquí de lo que nos parezca más adecuado en nuestras intervenciones y no de lo que el PSOE quiera imponernos. Le pido, por favor, al compañero que guarde el respeto que merecemos el resto de los parlamentarios, lo que no ha hecho hasta ahora. Aquí el único que hace un daño horrible a la política —palabras textuales que ha dirigido hacia mí y el señor presidente no le ha llamado al orden— es este Gobierno que ha arruinado a los españoles, como estamos viendo en las intervenciones de esta tarde.

Dicho esto, y aunque no le guste al diputado del Grupo Parlamentario Socialista, voy a repetir las veces que haga falta que nos enfrentamos al precio más caro de la historia de los combustibles, ya que se anuncia que alcanzará los 3 euros por litro este verano. Es algo gravísimo y se tiene que decir. Este Gobierno, en un acto de cinismo, intenta atribuir la causa a la guerra de Ucrania, como ha reiterado constantemente en sus intervenciones, así como en los Reales Decretos Leyes 6/2022 y 11/2022. Pero todo el mundo ya es consciente de que esta situación ha sido principalmente consecuencia de la pérdida de soberanía energética debida a las políticas de este Gobierno, consistentes en ser más verdes que nadie y por las que España ocupa el décimo lugar de la Unión Europea en cuanto a dependencia energética, con casi un 70%. Máximos históricos de la luz y el gas, la inflación disparada, y este Gobierno piensa en crear un nuevo gravamen sobre las carreteras a través de un sistema de financiación que ha establecido en las disposiciones adicionales del texto normativo, donde no solo se centra en las carreteras de altas prestaciones, sino que lo deja al albur del propio Gobierno a través de un estudio que presenta distintas alternativas. Es decir, crea un gravamen sin determinar.

Señor Gil, sabemos que su sector está integrado por familias, como usted bien decía, por pequeñas y medianas empresas familiares que van pasando de padres a hijos, y que la supervivencia de la mayoría de ellas pende de un hilo. Con el sometimiento del Gobierno a un estado continuo de expolio, en el que el único que percibe rentabilidad es el propio Ejecutivo, y unas falsas compensaciones que al final lo que hacen es estrangular a otros sectores, ¿cuál es el riesgo de desaparición de las pequeñas y medianas empresas que integran su sector?

Además, se diseña un nuevo mapa concesional que, como estaban comentando los distintos compañeros aquí y como muy bien ha dicho también usted, elimina y reduce el número de rutas y pueblos con paradas. También se ha mencionado que la ministra de Transportes, sin ir más lejos esta mañana en la sesión de control, calificaba de bulo el mapa concesional tras afirmar que se trataba de un documento que habían elaborado ellos mismos y remitido a las comunidades autónomas. Eso sí, ahora dice que se trataría de un documento caduco y sin efectos, pero lo cierto es que ese documento ha sido elaborado por ellos mismos. Es un mapa concesional que vuelve a abandonar a la España vaciada esperando que no saltara la liebre, pero les ha salido mal; el sector ha saltado y aquí estáis los que dais conexión real a los territorios abogando por una España cohesionada y clamando por las familias afectadas por la actividad y por las familias que una vez más este Gobierno deja abandonadas en zonas rurales. El abandono que este Gobierno hace de los españoles, de las familias y de las pequeñas y medianas empresas que, como las que usted representa, conforman el tejido productivo es incesante; y, por el contrario, es el Gobierno más caro de la historia de España. Para ellos todo, para los españoles, nada.

Solo reaccionan ante las amenazas de huelgas, solo las calles hacen que la ministra se levante de su poltrona y se siente donde tiene que sentarse, con los sectores afectados, para conocer sus problemas reales y buscar medidas que pongan solución. Aunque esta segunda parte, como usted ha mencionado, no llega nunca, la solución nunca llega.

Para concluir, me gustaría saber su opinión —también se la he preguntado a los anteriores intervinientes— al respecto de la decisión del Gobierno de apoyar que en 2035 se prohíba la venta de vehículos de combustión, ya que, pese a la situación actual, fue ratificada ayer en el Consejo de Europa. ¿Cómo afecta a su sector? ¿Considera que nuestro país está preparado para este cambio acelerado? Y lo más importante, ¿cree que esta ley, la ley de movilidad sostenible, da solución a las necesidades reales del sector?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Andrés Lorite tiene ahora la palabra.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 40

Señor Gil, es un placer que esté usted en esta Cámara y que además nos haya ilustrado de la forma en que lo ha hecho acerca de las necesidades y la coyuntura que está atravesando el sector del transporte por carretera. —Además, quería felicitar a DIREBÚS España por haberse integrado recientemente en el Comité Nacional del Transporte por Carretera en su departamento de viajeros; y quería agradecerle públicamente la invitación que hizo a este grupo parlamentario —y que me permitió acompañarle, como portavoz de la materia— al primer congreso nacional de DIREBÚS España en la ciudad de Granada hace unos meses.

Señor Gil, posiblemente yo tenía un error de origen porque entendía que ustedes aglutinaban a empresas del sector del transporte discrecional y del discrecional especial, pero no del regular. Por eso, no había previsto hablarle del sistema concesional. Pero ya que usted nos ha dado pie a hablar del sistema concesional y del nuevo mapa concesional del transporte regular de viajeros por carretera que ha diseñado el Gobierno de España —el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, aunque ahora quiere desentenderse del mismo—, le quiero hacer alguna referencia.

Señor Gil, salvo que usted me diga lo contrario, no ha habido ningún dialogo ni ningún acuerdo ni ningún consenso para diseñar este mapa concesional estatal con el sector y tampoco lo ha habido con las comunidades autónomas y creo que ese es el problema de origen, entre otros. Porque, como el señor Bel decía hace un instante, lo que no puede ser es que, con los 1500 municipios rurales que no van a acoger este nuevo mapa concesional y con más de 3 millones de personas que hasta la presente tienen un servicio regular y que con este mapa concesional no lo van a tener —**muestra un mapa**—, se endose a las comunidades autónomas el problema sin ni siquiera hablar con ellas y sin ni siquiera fijar un criterio de financiación para la prestación de este servicio. Entonces, coincido plenamente con lo que se ha dicho anteriormente.

Me gustaría que usted abundase en el modelo de liberalización del sistema concesional, porque he entendido de sus palabras que usted habla de un modelo mixto en el que unas líneas serían liberalizadas y otras no. En concreto, la diferencia está entre las que son rentables y las que no lo son. Me gustaría que profundizase en este sentido, porque entendemos que existe, o podría existir, el riesgo de abandonar al mundo rural y el objetivo, como usted planteaba en su intervención inicial, es precisamente el contrario: mantener el derecho a la movilidad en el ámbito rural. Me gustaría que abundase en la materia.

Coincido plenamente con usted en que uno de los sectores más impactados por la pandemia, primero, y por el incremento del precio de los carburantes segundo, es el suyo, el sector del transporte, y coincido también con usted en que no ha tenido una respuesta suficiente por parte de los poderes públicos y, en concreto, por parte del Gobierno de España.

Le agradezco profundamente la cantidad de medidas que ha desgranado en esta sesión parlamentaria, pero me quiero fijar en una cuestión concreta y hacerle una pregunta en consecuencia. Usted ha hablado de ayudas directas que, por ejemplo, en el caso del sector de mercancías sí que se están dando, pero en el sector de viajeros no y me quiero fijar en la bonificación de los 20 céntimos por litro de carburante, que usted ha considerado como insuficiente y que creo que aún el criterio del sector, el cual apuesta por un gasóleo profesional que, como mínimo, o al menos eso es lo que dicen otras organizaciones de su sector, cubra una subvención de 40 céntimos el litro.

Voy a algo más conceptual. En las medidas que el Gobierno ha planteado no veo ninguna medida de orden fiscal. ¿Echa usted de menos medidas de orden fiscal, como han adoptado otros países en el marco europeo en relación con los impuestos, en concreto el impuesto de hidrocarburos, o que de forma coyuntural la Administración Biden, la Administración estadounidense, ha adoptado recientemente? ¿Echa usted en falta medidas fiscales para ayudar al sector, al margen de estas que son subvencionadoras de la actividad?

Y, por último, ya que estamos en la parte fiscal, me gustaría, como ya, por cierto, por parte de algún otro interviniente se le ha planteado, que haga usted una valoración acerca de cómo impactaría en el sector y cómo lastraría las posibilidades de recuperación del sector la implantación de peajes, del pago por uso que el Gobierno de España acordó en el Consejo de Ministros para mandarlo en ese Plan de Recuperación y Resiliencia a las instituciones comunitarias, cuyo vehículo para la implantación va a ser esa ley a la que se ha hecho referencia, la ley de movilidad sostenible.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Concluimos con el Grupo Socialista. Don César Ramos, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 41

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias. La verdad es que tengo muchas dudas sobre qué decir, a quién dirigirme y en qué poner el foco y hacer referencia porque creo que hay material de sobra. Por ejemplo, al interviniente le acaban de preguntar que qué le parece el pago por uso que el Gobierno anunció que quería consensuar con los grupos parlamentarios de esta Cámara porque, si no, no se haría, ya que, evidentemente, es responsabilidad de todos los que estamos aquí. Si se hace una pregunta así, yo podría preguntar: ¿qué piensa el compareciente de aquel pago por uso que quería poner el Partido Popular y que era mucho más alto que el que este Gobierno ha planteado? Las preguntas a veces, cuando uno las hace, se le vienen en contra y yo, por suerte o por desgracia, soy portavoz de Fomento desde el año 2016, año en el que gobernaba el Partido Popular y en el que su ministro trasladó una propuesta de pago por uso que era bastante más amplio que el que hay actualmente.

Lo he dicho muchas veces en esta Cámara: si los que estamos en política decimos una cosa en la oposición y la contraria en el Gobierno, tendremos el problema de que la gente no nos cree. Y sé que hay gente a la que no le importa no tener ninguna credibilidad, pero yo creo que eso hace bastante daño a la política y por eso tenemos que ser relativamente serios.

Si el Partido Popular cuando estaba en el Gobierno planteaba el pago por uso de forma abierta, es lógico que cuando está en la oposición mantenga el mismo planteamiento porque, si no, los ciudadanos dirán que eso quiere decir que cuando el Partido Popular llegue al Gobierno hará lo que hizo cuando estaba en el Gobierno y no lo que pide en la oposición.

El compareciente ha hablado mucho de la coyuntura actual, lo puedo llegar a entender, y poco de futuro y lo he echado de menos. Si alguien le escucha —hemos tenido la oportunidad de debatir en ese congreso que se celebró en Granada, y además este portavoz fue el que animó a que se hicieran estas jornadas y que vinieran a comparecer aquí para que el sector pudiera ser escuchado—, da la sensación de que no se ha hecho nada y creo que no es justo decir eso. Conocen perfectamente, porque así lo reclamaron y así el Gobierno lo aprobó, que una de las medidas que usted ha dicho aquí que no se ha aplicado sí se ha aplicado, que era la de retrasar la edad de los vehículos de dieciséis a dieciocho años. Se ha aprobado y además era una de las propuestas que se hizo por parte... **(El señor vicepresidente de DIREBÚS, Asociación de Empresas de Autocares, Gil Romera: Se ha aprobado para los últimos vehículos, para los vehículos de gasolina)**. Es una medida que se ha aprobado y que se pidió por parte del sector y que se pidió por gente que representa a su asociación, y que nosotros cumplimos. Se han aprobado ERTE, se han aprobado ICO y se ha aprobado la bonificación de los 20 céntimos. Siempre se puede y se podrá ir más allá, a 40 céntimos, a 60 céntimos y a un euro, evidentemente, pero también creo que tenemos que ser conscientes de que la coyuntura del país es la que es y de que se han tomado unas medidas excepcionales para la situación que se está viviendo.

Este sector ha sido un sector muy afectado, sobre todo el sector discrecional, bastante más afectado que el que tenía concesiones, que ha sido afectado de una forma distinta, y puedo llegar a entender que tenga la sensación de que se ha hecho muy poco, pero creo que no es justo decir que en este país no se ha hecho nada. Creo que su intervención da esa sensación o, por lo menos, a mí me da esa sensación.

Se ha centrado demasiado en la intervención en decir todo lo que no ha hecho este Gobierno y que podía haber hecho y ha perdido la oportunidad —en opinión de quienes pedimos la comparecencia, porque creímos que era la oportunidad— de hablar de la ley de movilidad.

Y le voy a hacer una reflexión. Me parece muy bien que hablen de presente e incluso de pasado, pero si no hablan de futuro, otros decidirán el futuro por ustedes y es algo que no se puede permitir el sector, porque lo que tenemos que intentar hacer los que estamos en esta Cámara es definir los retos que tenemos por delante y que tiene el sector por delante y cómo los vamos a solucionar. Y lo decía antes: ¿qué vamos a hacer con el coche autónomo? ¿Cómo lo vamos a regular? Porque afecta bastante al sector. Además, yo creo que es uno de los debates más importantes que debemos tener sobre la ley. ¿Qué es? ¿Un modelo concesional, un modelo abierto o un modelo mixto? A nosotros nos serviría mucho que las asociaciones nos dijeran su visión, los pros y los contras, para que pudiéramos valorarlo.

Aquí se habla de un mapa concesional que va a depender de la ley, porque es en la ley donde vamos a definir todas esas cosas. Igual que algunos grupos parlamentarios dan por hecha una ley que todavía no ha llegado al Congreso, dan por hecho un mapa concesional que depende de esa ley.

Tenemos un reto por delante muy importante y es cómo definimos la movilidad y las herramientas para los próximos años y cómo participa cada uno de los entes y, cuando digo los entes, me refiero al actor privado, al actor público, a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos. Si en esta Comisión seguimos haciendo lo que hemos hecho hoy, mal futuro le auguro a la ley. A lo máximo que podremos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 42

llegar es a presentar unas cuantas enmiendas a la ley que haga el Gobierno, pero no haremos una reflexión profunda, que creo que es la que se merece este país y la situación que vivimos.

Termino porque ahora sí veo que el botón está en rojo. No renunciemos a debatir lo importante, renunciemos a hacer esos discursos —que yo también subo a mis redes sociales, porque es cierto que te anima que los tuyos te aplaudan y te digan que vaya caña le has metido al PP o a los de VOX— y renunciemos a esas actitudes para trabajar en cuál tiene que ser el modelo, porque, si no, da la sensación de que no tenemos modelo y es lo peor que le puede pasar a la política, que los políticos que tienen que decidir sobre el futuro no tengan una propuesta de futuro.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para responder a todas las cuestiones que le han planteado y rogándole la mayor síntesis posible, aunque seré flexible, tiene la palabra el señor Gil.

El señor **VICEPRESIDENTE DE DIREBÚS, ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE AUTOCARES** (Gil Romera): Antes de contestar a los miembros de esta Comisión, como hice al principio, agradezco a tu persona (**se dirige al señor Ramos Esteban**) que en el congreso de Granada nos tendieras la mano y nos dijeras públicamente que podíamos venir a la Comisión de Transportes del Congreso. Te lo agradecemos nuevamente, sobre todo DIREBÚS, porque para nosotros es sumamente necesario y damos una gran importancia a estar aquí hoy al ser una asociación de joven creación. También quiero agradecerte nuevamente que el resto de los compañeros puedan en el día de hoy escucharnos. Como tú bien sabes, nosotros expusimos que no viniéramos aquí nosotros solos, sino también el resto de asociaciones nacionales.

Voy a contestar las preguntas. Muchas de ellas tienen —las de Teruel Existe, las de Ciudadanos, las de VOX y las del Grupo Popular— muchos nexos de unión o son parecidas.

En cuanto a la cohesión del territorio, como bien ha dicho el compañero de Teruel, usted mejor que nadie sabe que dejar la prestación de servicios o no apoyar la prestación de servicios llamados esenciales en el mundo rural conlleva a la despoblación y más despoblación porque, cuantos más servicios se le quite a la gente, es muchísimo peor. Y le voy a decir un caso práctico, el de mi empresa, una empresa familiar de más de cuarenta años que ha ido pasando de padres a hijos. Durante más de treinta años realizábamos una línea regular —todos conocerán el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas, Segura de la Sierra, Cortijos Nuevos, etcétera— por todas aquellas aldeas e íbamos a un hospital que crearon allí. ¿Qué pasó? La Administración no quiso apoyar aquello ni sufragar los gastos. En aquellos momentos se movían 14, 15 y 16 personas por día, que no es mucho, pero allí ayudabas a no mover el vehículo —¡fíjate qué sostenibilidad!— y a no poner, a lo mejor, otro tipo de servicios que encarecen más la prestación pública. Nosotros cedimos nuestra línea regular y después vino una empresa, de las más grandes que hay a nivel nacional —no de capital español, sino de capital extranjero—, a prestar ese servicio. Ese servicio ya no se prestaba a todas las aldeas, sino solo al núcleo de población, al pueblo. ¿Qué pasó hace tres años? Todo desapareció porque desde ese momento dejó de prestarse ese servicio. Pues esto se puede extrapolar al resto.

Por eso, nosotros tenemos en contra del mapa concesional solamente una cosa y es que creemos que el mapa concesional, como he dicho, está vencido y es obsoleto, no porque lo digamos nosotros, sino porque está ahí, tanto a nivel nacional como a nivel autonómico, y porque lo viene diciendo también España. ¿Y por qué ese mapa concesional? Creemos que si vienen los nuevos fondos Next Generation y si se apuesta por la digitalización, los que sean largos recorridos de las grandes urbes o de las áreas metropolitanas importantes pueden tener un nexo de unión con la digitalización o con las plataformas, lo cual no acarrearía en momentos como los de ahora, con una pandemia, gasto público de equis millones de euros a la Administración estatal. Ese montante económico podría ayudar a las comunidades autónomas —tú eres de Extremadura (**se dirige al señor Ramos Esteban**) y lo sabes mejor que nadie— a mantener esos servicios porque es un coste mínimo. Si hiciéramos un estudio del sector de verdad y se siguieran prestando esos servicios regulares, ese servicio discrecional pequeño y ese servicio de transporte escolar, se ayudaría a afincar a esas personas en el mundo rural y se mantendrían los negocios que hay alrededor de todo eso.

Por eso, es muy importante que se escuche a esta parte, porque si los que tienen interés en que se mantenga el mapa concesional lo venden porque es muy bonito, no es correcto, es bonito para el que tiene acceso, que son cinco empresas en este país. El resto de las empresas, por suerte o por desgracia,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 43

no tenemos acceso a esas licitaciones porque, aunque sean licitaciones, están realizadas con unos pliegos que solamente dan acceso a un tipo de empresas que no son las pequeñas y medianas empresas y los autónomos de este país, que son el producto interior bruto de este país, para que ustedes lo sepan. Y eso no es que lo diga yo, eso es así y todos ustedes lo pueden ver claramente.

Respecto al anteproyecto de ley, que el compañero de Ciudadanos ha comentado también, como solo tenía veinte minutos y a mí me gusta mucho hablar —parezco político también— no me ha dado tiempo a hablar de él. **(Risas)**. Creo que hemos sido la única asociación a nivel nacional **(muestra un documento)** —se lo vamos a hacer llegar a todos los comparecientes— que hemos presentado enmiendas a todo el articulado del anteproyecto de ley, señores. Entonces, para que ustedes lo tengan, a nuestro director de relaciones institucionales le pido que, por favor, haga llegar a todos los comparecientes de esta Comisión el informe realizado por DIREBÚS España sobre todo el articulado, en el que verán por qué no estamos de acuerdo.

Hablamos mucho, vuelvo a reiterarlo, de estos fondos Next Generation, de descarbonización, de digitalización y de transición energética, pero a nosotros no nos han dado acceso. En cuanto a la descarbonización, tenemos hoy en día los vehículos Euro 6, señores, que son menos contaminantes que los eléctricos. Puedes poner si quieres la boca en el tubo de escape —fijaos en lo que os quiero decir con esto— porque son menos contaminantes que los eléctricos. Nosotros no nos oponemos a un avance en lo eléctrico, pero en la larga distancia es imposible e inviable. Un autocar que tenga que ir de Madrid a París no puede ser eléctrico en la actualidad, y se están dando ayudas a las áreas metropolitanas para la compra de vehículos eléctricos. Y este anteproyecto de sostenibilidad nos excluye en ese sentido, cuando a los vehículos Euro 6, señores, que pueden ayudar mucho a la modernización de la flota y a que se siga invirtiendo en la compra de vehículos en este país, no les ayudan en nada. Y por eso pedimos también que una parte de esas ayudas sea para la compra de vehículos Euro 6, que hoy en día, como he dicho, tienen una contaminación cero, como aquel que dice, tan baja como el eléctrico, y está demostrado.

La compañera de VOX me ha preguntado por la ley de movilidad sostenible y, como he dicho, os vamos a hacer llegar todas las enmiendas que hemos presentado al articulado del anteproyecto de ley para que puedan ver qué opinamos nosotros. Me preguntas también mi opinión sobre si en 2035 no se podrán comprar vehículos de combustión. Nosotros no sabemos qué pasará en 2035 ni cómo va a avanzar la ciencia ni cómo va a ir la I+D en este país ni si va a ser viable, pero creemos que se debe apoyar la compra de vehículos Euro 6, igual que se está apoyando la compra de eléctricos en las áreas metropolitanas y en las grandes urbes. También creemos que han de tener esa posibilidad también el resto de empresas. En España somos 3000 empresas —que no se nos olvide— y no cinco, y todos debemos tener acceso a estos fondos.

Respecto al mapa concesional, por el que me pregunta, ya sabe la idea: nosotros podremos exponerlo cuanto más tiempo tengamos, pero lo que decimos es que el largo recorrido en ese mapa concesional debe liberalizarse porque se puede mantener por él mismo con plataformas y ayudas a la digitalización —a ver quién innova y a ver quién hace la mejor plataforma— porque pueden surgir muchísimas ideas de gente que está fuera. Es más, hay dos personas jóvenes alemanas que crearon una marca a nivel europeo que se llama FlixBus. Como en el resto de Europa está todo liberalizado, estos señores están implantando con ese modelo líneas por toda Europa. ¿Y qué es lo que hacen? Ellos tienen una plataforma, pero se apoyan en el sector del transporte. O sea, nadie pierde porque ellos son aliados. Esto puede pasar también en el territorio nacional, no con ellos, sino con algún transportista avanzado en tecnología que sea capaz de adaptarse a los nuevos tiempos, y no solamente pensar en el presente, sino también en el futuro.

El Grupo Popular me ha preguntado otra vez por el anteproyecto de ley y qué sugerencias hemos hecho por escrito. Como les he dicho, las van a tener todas ustedes porque, gracias al trabajo realizado por nuestra comisión ejecutiva, se presentó todo en tiempo y en forma y van a ver el porqué de cada una de las cosas, ya que donde dice lo que ustedes dicen, nosotros decimos qué es lo que debería decir y su justificación.

Cojo el guante del compañero Andrés Lorite del PP. Muchísimas gracias por felicitarnos por el congreso y por asistir tu partido político. Muchas gracias también a todos los otros partidos que han asistido. Esperamos que en el próximo año, donde se realice, podáis también acompañarnos los miembros de esta Comisión de Transportes que entendáis que debéis estar a nuestro lado.

¿Por qué se pensaba que DIREBÚS estaba relacionada con el turismo? Fue una situación frustrante en la que hablábamos mucho del turismo porque se había parado todo de golpe, pero DIREBÚS en su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 44

forma, en su contenido, en sus pequeñas y medianas empresas y en sus autónomos engloba lo que es el sector del transporte de viajeros en general. Es más, nosotros fuimos los primeros que empezamos a hablar de sus tres segmentos, y a este carro después se subieron el resto de asociaciones, porque nunca se hablaba de segmento discrecional ni de segmento regular ni de segmento regular de uso especial. Se empezó a hablar de ellos cuando se escuchó a las personas de DIREBÚS. Los tres segmentos son particulares, transversales y necesarios y nosotros defendemos, como es normal, los tres segmentos, pero lo que queremos es una equidad en el sector del transporte de viajeros y una equidad en esas posibles licitaciones y posibles concesiones de líneas regulares a las que puedan tener acceso todos y no, como he dicho al principio, unos pocos.

Respecto al anteproyecto de ley, digo lo mismo, lo tendrán en su posesión. Y, por último, me has comentado el tema de los impuestos y este aparece en nuestras proposiciones realizadas, impuestos directamente al carburante, los impuestos que estamos pagando, pero hay también parte impositiva —lo hemos hablado en reuniones con ustedes y también en reuniones con el PSOE—, y las tienen en su poder. Ustedes pueden revisar todos los temas fiscales de los que hemos hablado que podrían ayudarnos en un momento crítico, porque, aunque nosotros en estos tiempos estemos trabajando —tenemos que reconocer que tenemos dos meses de trabajo muy buenos—, hemos de mirar al futuro inmediato porque en breve tenemos que pagar todas las cargas de préstamos de las moratorias que tenemos hasta el mes de septiembre y los ICO y no sabemos si vamos a tener capital, porque, como están los costes hoy en día directos de las empresas, nos dan para ir pagando los costes directos, no para afrontar capital. Estamos afrontando intereses, pero no sabemos si podremos afrontar capital.

En cuanto a las ayudas directas, la bonificación de los 20 céntimos a todos nos parece extraordinaria y muy bien, pero se ha hecho en general, a todo hijo de vecino en este país —y me parece muy lógico que se ayude porque todo el mundo lo está pasando muy mal— pero, con respecto a la gente que vivimos de esto y que tributamos fiscalmente, no es lo mismo que en una casa se echen 200 litros o 300 litros de gasoil al mes que en una empresa como la nuestra se echen 100 000 litros. Con 100 000 litros ya estoy pagando bastantes impuestos.

¿Y por qué pedíamos un gasóleo profesional? Porque creemos que se podría valorar la posibilidad —no sabemos si tiene que intervenir Europa y no sabemos cómo ha de hacerse— de que mientras dure la guerra —tampoco sabemos si después de la guerra los precios se quedarán así porque en Europa están generalmente así— tuviéramos el mismo precio del carburante que tienen los agricultores o los barcos pesqueros en los puertos porque hay una diferencia importante y a nosotros nos ayudaría. ¿Por qué? Porque va a llegar el momento en el que cuando tú le digas a un cliente que ayer te dije que eran 1000 euros, pero hoy son 1500 euros, ese cliente va a decir que no viaja. Pero es que, si no viaja ese cliente, no viajan 50 personas que van dentro del autocar y no gastan, a lo mejor, cada día 100 euros en restaurantes y en hoteles. Entonces, todo ese gasto deja de entrar en las arcas públicas, señores. Hay que ayudar a la persona que moviliza, no hay que pensar en el gasto que producimos nosotros de manera *ipso facto* repostando, sino en el gasto de los miles de turistas y viajeros que transportamos y en la distribución de la riqueza por todo el territorio nacional. De alguna manera apoyamos también la creación de puestos de trabajo.

Termino en dos minutos. En cuanto a la valoración del sector y la implantación de peajes, nosotros hemos hecho referencia a ello en la ley de movilidad sostenible y también tenemos la justificación.

Por último, César, nuevamente quiero agradecerte, cuando hicimos la exposición de nuestro congreso, que tú nos dijeras que teníamos que venir a comparecer en la Comisión. También quiero decir que no es todo negativo. Me has comentado que no hemos planteado nada y, sí, está todo planteado, pero no me ha dado tiempo a exponerlo y se os va a dar a todos por escrito. Me dices que estoy pensando en la coyuntura actual y no en el futuro y yo voy a hacer un planteamiento. Nosotros hemos recibido los ERTE, igual que todas las empresas a nivel nacional y nosotros hemos recibido los ICO, que son para endeudarnos y que no sabemos cómo vamos a poder afrontarlos, igual que todos. La Comunidad Valenciana —si sirve aquí que lo diga— ayudó al transporte discrecional de viajeros con 8100 euros por tarjeta. Nosotros hicimos un estudio —no era tan importante el montante— para que se ayudara con un importe económico por tarjeta a las pequeñas y medianas empresas y a las empresas que se dedicaban al discrecional o al regular de uso especial —por supuesto, a las que venían prestando el servicio regular ya se les estaba restableciendo el desequilibrio económico— y, por tanto, se puede plantear nuevamente con la ayuda de todos vosotros, porque nosotros lo que queremos es que nos ayudéis entre todos y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 731

29 de junio de 2022

Pág. 45

trasladéis esto al Congreso para que se pueda aprobar. Nosotros no queremos discrepancias políticas, sino vuestra unión para salvarnos nosotros, porque os consideramos en el día de hoy importantes.

Me dices que me centro mucho en lo actual. Me centro en lo actual porque no sé si tengo futuro. Como responsable de la asociación a la que pertenezco he de ser claro en el día de hoy y si me dices que cierre los ojos y me preguntas cómo lo veo todo, te diré que negro y que ese es mi futuro en la actualidad. Quiero solucionar el presente para tener futuro y para eso os pedimos nuevamente ayuda a todos los que estáis aquí.

Gracias, señorías, de parte de DIREBÚS España, por habernos dado esta oportunidad. A los que fuisteis a nuestro congreso, muchísimas gracias de corazón por recoger el guante porque lo necesitábamos. Esperemos que esto pueda llegar a buen puerto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Y con este cierre, damos por concluida la sesión del día de hoy.

Eran las ocho y treinta minutos de la noche.

cve: DSCD-14-CO-731