

## Informe del presidente de CONFEBUS 2026

Rafael Barbadillo López

Madrid, 26 de marzo de 2026

**Secretaria General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte Movilidad Sostenible, Directora General de Transporte por Carretera Y Ferrocarril, Viceconsejero de Infraestructuras y Movilidad Sostenible de Asturias, Presidente de CEIM y vicepresidente de CEOE, Diputado de Junts per Catalunya, Presidente de ATUC, Presidente de ANETRA, representantes de OOEE y SS, colaboradores, empresarios de CONFEBUS, medios de comunicación, bienvenidos a la Asamblea General.**

**Quiero agradecer públicamente a los patrocinadores de la Asamblea:** ADAMS, ASCABUS, IVECO, MAN, SCANIA y VOLVO, que tanto nos apoyan y ayudan para hacer un sector mejor.

Quiero comenzar recordando a los que ya no pueden estar con nosotros, grandes empresarios del sector. A **Luis Abeledo** presidente de la asociación de empresarios de transporte de Lugo, a **Santiago Aguado** cofundador del Grupo Interbus y figura de referencia en el sector, a **Antonio Bautista** CEO Somauto que nos ha dejado demasiado pronto de forma repentina, a **Miguel Ángel Gutiérrez** gran empresario del Grupo SAMAR, a **Gerardo Medina** socio fundador y presidente de la Corporación Asturiana de Transportes, CAR, y **José Soto** (Pepín) que estuvo al frente de Soto y Alonso durante más de 50 años. A todos ellos los llevaremos siempre en nuestros corazones.

Y como no, felicitar a los premiados que hoy hemos reconocido por su gran carrera profesional, que han contribuido a mejorar nuestro Sector. A **Alberto Egido**, director general del Grupo Ruiz, con el que me une un pasado común, ya que los dos nos iniciamos en este el transporte de viajeros por carretera a través del mundo asociativo, fui su sustituto cuando él se pasó a la empresa donde ha obtenido grandes logros gracias a su gestión, situando al Grupo Ruiz como una de las empresas de referencia en la movilidad. Y también a **Benito Bermejo**, subdirector de análisis y gestión del transporte terrestre del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que gracias a su conocimiento, criterio y forma de ser ha hecho un gran trabajo en la Administración. Enhorabuena a los dos y gracias por vuestra contribución que ha servido para hacer más grande nuestro sector.

Quiero extender también mi felicitación a los alumnos de la décima edición del **programa superior de CONFEBUS** en Dirección y Gestión de Empresas de Movilidad de las Personas, desarrollado con ESIC y con el patrocinio de Mercedes-Benz y SETRA. La movilidad de personas necesita talento en busca de soluciones eficientes y sostenibles, además de satisfactorias para los usuarios. Gracias a vosotros, el talento está asegurado en la búsqueda de las mejores soluciones de movilidad.

## **Balance 2025**

Me gustaría iniciar mi informe haciendo un balance de 2025, sobre el que debemos de mostrar nuestra satisfacción desde el punto de vista del dinamismo del sector, pero también desde el marco regulatorio. Empezaré hablando de este segundo aspecto, del que quiero mencionar varios avances.

Primero, la aprobación de la **Ley de Movilidad Sostenible**. Esta norma consolida y refuerza el sistema de movilidad, del que el autobús es su principal garante. Podemos decir con satisfacción que se ha reconocido el derecho a la movilidad, se ha consagrado el sistema concesional, se ha puesto en marcha la renovación del mapa concesional español, que garantiza el derecho al transporte público de todos los ciudadanos al margen de dónde vivan, así como se han establecido las bases para la financiación del transporte público, entre otras medidas.

Todas estas medidas precisan de un amplio desarrollo reglamentario y, como siempre, desde CONFEBUS ofrecemos nuestra leal colaboración con la Administración, poniendo a su disposición toda nuestra experiencia y conocimiento para contribuir a una regulación lo más adaptada posible a las necesidades de la movilidad.

Quiero hablar de otras medidas puestas en marcha por el Gobierno, que me permiten enlazar con la otra vertiente del balance del año de la que quería hablar, la del **dinamismo del sector**.

Por un lado, las **bonificaciones al transporte público**, que han tenido un efecto muy positivo y directo en la demanda de viajeros, que ha crecido desde el año 2022 un 31,6%. A tenor de este dato positivo, consideramos que las bonificaciones deben hacerse estructurales para poder alcanzar los exigentes objetivos de demanda del transporte público fijados por el PNIEC.

El **Verano Joven**, es otra de las políticas de promoción del transporte público que está teniendo también unos resultados muy positivos. En 2025 benefició a 2,3 millones de personas, lo que supuso que 1 de cada 3 jóvenes viajara en autobús por España.

Continuando con las políticas de promoción del transporte público, quiero destacar la puesta en funcionamiento este año del **abono único**, que supone la forma más sencilla de viajar en autobús y en tren por todo el territorio nacional, con una tarifa única y asequible, que ha tenido muy buena acogida en el sector, pero que para que sea efectiva precisa que el resto de administraciones se adhieran, lo que aflorará una nueva demanda, fidelizando así a más usuarios al transporte público.

El resultado de sumar las bonificaciones, el Verano Joven y el abono único, unido al gran momento que está viviendo el **turismo**, es una demanda pujante y cada vez más convencida de que el transporte en autobús de nuestro país se ajusta a las necesidades de las personas. Esto nos permite celebrar el buen momento del sector, puesto que además, estas políticas han tenido otros efectos como el aumento del empleo en un 5,3%, y un incremento de la flota en más de un 7%.

En este sentido, quiero reconocer y poner en valor la magnífica labor que están realizando las empresas del sector ante este crecimiento de la demanda. Su rápida respuesta permite que los viajeros del autobús disfruten de un servicio de calidad y seguridad. El desempeño que desarrollan las empresas y los trabajadores del sector ayuda a reforzar la idea que defendemos en CONFEBUS: **el autobús siempre está ahí, como líder silencioso de la movilidad sostenible**. Pero no debemos confiarnos y tenemos seguir trabajando para mejorar el servicio con el objetivo de fidelizar a los viajeros y continuar creciendo.

Por último, me gustaría acabar este repaso de 2025 recordando **CONFEBUS Summit**, que celebramos en marzo en Sevilla, en el que más de 250 profesionales del sector asistimos a un evento que contó con una fuerte representación institucional y en el que destacamos de forma conjunta que nos hallamos, sin lugar a dudas, **en la década del bus**.

### **Retos 2026**

Como ha quedado patente, el balance que realizamos de 2025 es positivo, pero esto no es incompatible con afirmar que 2026 está plagado de retos globales, nacionales y sectoriales que debemos afrontar de forma conjunta, tanto los trabajadores y las empresas, como las administraciones públicas.

He de hacer referencia al **dramático conflicto de Oriente Medio**. Antes de nada, quiero dejar claro que lo primero son las insustituibles pérdidas humanas que este conflicto está provocando. Pero también hay que recordar, que esta guerra afecta a las condiciones económicas de nuestras empresas, por la fuerte y rápida escalada del precio de la energía.

El **combustible representa entre el 25% y el 35% de los costes de las empresas**, por lo que esta subida supone un impacto inmediato sobre la viabilidad económica de los servicios, especialmente en los **contratos públicos con tarifas cerradas** o revisiones lentas, así como de los **contratos cerrados para la temporada turística**.

En este contexto, CONFEBUS trasladó hace unos días a los ministros de Transportes y de Economía la necesidad de **adoptar medidas urgentes y específicas** para nuestro sector.

Sin embargo, las medidas aprobadas por el Gobierno, aunque son de agradecer, no responden adecuadamente a la **especificidad de las energías que utilizamos, concretamente al gas y a la electricidad**.

La ayuda para compensar el incremento del precio del gas, que ha triplicado el precio desde el inicio de la guerra, es insuficiente a tenor de los kilómetros

que recorren los autobuses que utilizan esta energía. Por lo que solicitamos se adapte esta ayuda y se incluya a los vehículos eléctricos.

Ya en el plano nacional, hay varios asuntos en los que me quiero centrar. Empezaré por la situación laboral que complica la operativa diaria del sector. Me refiero al **absentismo**. En solo cuatro años, los procesos iniciados por incapacidad temporal han aumentado un 145%, según el último informe de la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo realizado para CONFEBUS. En términos económicos, el absentismo en 2025 implicó un coste total de 210 millones de euros para nuestras empresas, muy por encima de los 83 millones de 2021. Ante este fuerte incremento, resulta urgente arbitrar medidas, como la de dotar a las mutuas de mayores competencias en la atención y en el alta médica, con el objetivo de que las bajas no duren más de lo necesario, lo que provocaría un importante ahorro para las empresas y la Seguridad Social.

Otro aspecto laboral al que me quiero referir es **la escasez de profesionales**. Cada vez es más difícil encontrar personas que se pongan tras el volante de un autobús, pero también en los talleres y en los puestos de trabajo operacionales.

La semana pasada la Comisión Europea hizo público un informe, en el que hemos participado activamente, que analiza los obstáculos legales que han de afrontar las empresas de transporte por carretera para contratar conductores de terceros países, una de las soluciones para la comentada escasez. El informe permite extraer medidas que están funcionando, como simplificar la burocracia o poner en marcha formaciones duales. Esta última medida ha permitido a Países Bajos contar con la mayor tasa de profesionales jóvenes de toda la Unión Europea.

En este sentido, también estamos trabajando con las organizaciones sindicales para realizar la solicitud conjunta a la Administración, para que la profesión de conductor sea considerada como de difícil cobertura, lo que contribuiría a reducir los trámites para la incorporación de profesionales de terceros países.

Otro de los temas de creciente preocupación con el que nos encontramos, es el aumento desproporcionado de las **primas de seguros de los vehículos**. Su impacto en la estructura de costes de las empresas del sector no ha dejado de aumentar en los últimos años, pese a la baja tasa de siniestralidad que tenemos.

En este momento, solo existen dos compañías que aseguran el riesgo del autobús, las cuales han multiplicado los precios en los últimos años, con incrementos de más de un 70%. Estamos trabajando con la DGTT, la DGS y UNESPA para tratar de buscar soluciones a este serio problema. Las aseguradoras están abandonado el riesgo del autobús y sin seguro no podemos salir, lo que puede poner en riesgo la prestación de los servicios. En última instancia, si las gestiones realizadas no fructifican, no descartamos acudir a la CNMC para denunciar esta situación.

Me voy a detener en otro asunto de gran preocupación referido a la contratación pública, los efectos la **Ley de Desindexación de la Economía**

**Española**, que está lastrando las posibilidades de inversión y de modernización del sector, ya que limita la capacidad de ajustar las tarifas a la evolución real de los costes del servicio.

Se llama Ley de Desindexación, pero nos indexan determinados conceptos de la estructura de costes a indicadores y otros ni siquiera son tenidos en cuenta.

Solicitamos, por tanto, la modificación de esta Ley para el establecimiento de sistemas de revisión tarifaria sensibles a los incrementos de costes y a las diferentes energías, porque de lo contrario, los contratos públicos con el tiempo se convierten en inviables, con las negativas consecuencias para la prestación de un servicio público esencial.

Además de solventar algunas de las dificultades actuales, debemos prepararnos para la movilidad del futuro, una cuestión para la que, de nuevo, debemos contar con la ayuda de las administraciones públicas.

El **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima**, el PNIEC, plantea una importante reducción de emisiones para 2030.

Un plan tan ambicioso precisa de un gran desarrollo en el transporte público. Nosotros estamos colaborando en este desarrollo, de hecho, el sector invierte más de 800 millones de euros al año en renovación de flotas, para contar con vehículos que contribuyan a mitigar la emisión de gases contaminantes. Con nuestro compromiso por delante, animamos al Ejecutivo a impulsar un nuevo plan de **ayudas para la renovación de las flotas**.

Esta movilidad del futuro también debe dar respuesta a los retos que plantea el **turismo sostenible**. El Gobierno aprobó a finales de 2025, la Estrategia España Turismo 2030, orientada a una visión sostenible de esta tan importante industria, en la que el transporte discrecional y turístico desempeña un papel esencial. Con el apoyo de las administraciones, seguiremos siendo un actor clave en la sostenibilidad de la industria turística.

Permitidme una reflexión sobre el **sistema nacional de transporte por carretera**. La colaboración público-privada está en el ADN del sector. Gracias a ella, las administraciones públicas y las empresas privadas han trabajado de forma conjunta para garantizar a todos los ciudadanos el Derecho fundamental a la movilidad. Es, desde mi punto de vista, una evidencia que durante tantas décadas el autobús haya estado ahí para todos, incluso en los momentos más adversos, como en la pandemia, el apagón o para ofrecer alternativas de movilidad como consecuencia de las incidencias en otros modos de transporte.

Por eso, en relación con la intención de **RENFE** de crear una empresa mixta de autobuses para atender las incidencias en la red de transporte ferroviario, queremos recordar que las empresas privadas de transporte en autobús han demostrado sobradamente su eficacia y eficiencia en la prestación de los servicios de movilidad de las personas.

En este sentido, **CONFEBUS**, cuyo primer fin es la defensa de la empresa privada de transporte en autobús, se muestra contraria a la

creación de una empresa mixta de autobuses para la prestación de los servicios ferroviarios y **solicitamos a RENFE que desista de esta iniciativa** y opte por otras opciones, como el establecimiento de un acuerdo marco de contratación de servicios, o realice una licitación, siguiendo el ejemplo de lo que se hace con el Imserso o transporte del Ejército.

### **Despedida**

Para terminar, quiero hacer un **agradecimiento** a todas y cada una de las más de 100.000 personas que integramos el sector. Cada uno de nosotros formamos parte de este engranaje que tan bien funciona y que es un orgullo. Nuestro trabajo habla por sí solo y se ve reflejado en el crecimiento de la demanda y en la satisfacción de los usuarios.

Pero no nos relajemos. Sigamos ofreciendo un servicio excepcional al ciudadano para que cada día más personas vean el autobús como su primera opción de movilidad.

Por último, quiero hacer referencia a la agenda sectorial que tenemos por delante. Primero, invitaros a todos al **CONFEBUS Summit 2026**, "en nuestro viaje cada voz cuenta", que celebraremos en Madrid los días 26 y 27 de mayo, y en el que volveremos a reunir a los principales expertos y agentes del sector para analizar temas clave como la movilidad como derecho, el turismo sostenible, el PNIEC y el Fondo Social por el Clima, la sostenibilidad y la digitalización. Contamos con vuestra presencia.

También, celebraremos nuestro tradicional **curso de verano** en la Universidad Menéndez Pelayo en Santander, los próximos 16 y 17 de julio, un espacio para el intercambio de conocimiento, experiencias y propuestas sobre el papel clave de nuestro Sector.

Por otro lado, se celebrará el **GMC** en junio, que reunirá a los principales actores que están definiendo el presente y futuro de la movilidad a nivel global, y en septiembre **FIAA 2026**, el punto de encuentro del sector del transporte en autobús, donde se mostrarán las principales novedades e innovaciones de los fabricantes, carroceros e industria auxiliar.

Y antes de concluir, quiero hacer un llamamiento firme a la unidad del sector. Frente a quienes insisten en fragmentarlo entre grandes, medianas y pequeñas empresas, debemos recordar que todas son igualmente necesarias y complementarias. Juntos llegaremos más lejos para posicionar a nuestro sector como pilar fundamental de la movilidad sostenible.

iMuchas gracias a todos!