

**Comparecencia Presidente CNTC**  
**Rafael Barbadillo**  
**Comisión para la Reconstrucción Social y**  
**Económica**  
**Congreso de los Diputados**  
**9 de junio de 2020**

Buenos días Señorías, comparezco ante esta Comisión para la Reconstrucción Social y Económica en calidad de experto, como presidente del departamento de viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

El CNTC es el órgano de colaboración con la Administración que integra a las principales asociaciones de transporte, en este caso las de viajeros: autobuses, taxis, VTC, Rent a Car y ambulancias.

Es un privilegio poder estar aquí representado a mi sector, para mostrar las graves consecuencias que la pandemia está ocasionando.

Trataré de ser breve y condensar en los 10 minutos de que dispongo, para exponer la crisis por la que atraviesa el sector y las medidas necesarias para la supervivencia de las empresas y del empleo.

La crisis sanitaria provocada por el COVID-19 ha tenido como consecuencia el confinamiento de la población con el fin de evitar la expansión del virus y la saturación del sistema sanitario, para ello la principal medida adoptada ha sido la restricción de la movilidad de las personas, provocando la paralización de nuestras actividades.

El transporte de viajeros por carretera en autobús en España está formado por 3.155 empresas, que representan una flota de 42.000 vehículos (a los que hay que añadir los más 14.000 de transporte urbano), genera 95.000 empleos directos estables y de calidad, factura 5.680 millones de euros y es el principal modo de transporte colectivo, supone más del 50% de los desplazamientos en nuestro país.

Como verán es un sector muy atomizado formado principalmente por pequeñas y medianas empresas de componente familiar. La ratio medio de vehículos por empresa es de 13.

Tenemos la red de transporte por carretera más tupida de la UE, fruto de la colaboración público-privada, llegamos a todos los rincones del País, donde otros no llegan. Diariamente conectamos más de 8.000 poblaciones, recorreremos más de 75.000

kms, a través de las más de 1.300 concesiones de transporte existentes en España. Prácticamente no hay ningún núcleo de población de menos de 50 habitantes que no sea atendido por una línea de transporte.

El sector contribuye al acceso de los servicios básicos del estado del bienestar, la sanidad, la educación y el trabajo, pero también contribuye al desarrollo de la principal industria del país, el turismo.

Y todo esto lo hacemos gracias a la capilaridad, flexibilidad, seguridad, accesibilidad y sostenibilidad tanto social y económica, como medioambiental del autobús.

El transporte de viajeros por carretera está siendo uno de los sectores más afectados por la crisis. Sus efectos comenzaron a sentirse ya en el mes de enero con la caída de la demanda en los circuitos para turistas procedentes del sudeste asiático, que ya estaban afectados por las medidas de confinamiento, posteriormente se produjo la cancelación del Mobile World Congress y a partir de ahí se sucedieron multitud de anulaciones de congresos, viajes de fin de curso, los viajes del IMSERSO, etc. Hasta que finalmente se decretó el estado de alarma que restringió la movilidad

definitivamente el 14 de marzo, lo que ha provocado un desplome de la demanda, cifrada entre un 90% y un 100% según el tipo de servicio. Desde entonces muchas de las actividades del sector permanecen a día de hoy cerradas.

Las pérdidas ocasionadas desde el 14 de marzo hasta mayo, se estiman en 1.500 millones de euros. Pérdidas que continuarán creciendo a lo largo del año porque las previsiones son que la demanda no se recupere hasta enero de 2022.

Respecto a la recuperación del sector del transporte de viajeros, va a tener que afrontar una importante crisis en los próximos meses, que esperamos que dure lo menos posible, pero existe un consenso generalizado de que será uno de los sectores a los que más le costará salir del periodo de hibernación al que se ha sometido.

En este contexto, es necesario adoptar medidas excepcionales y urgentes para preservar la supervivencia de un sector esencial para la movilidad sostenible de las personas y generador de empleo estable y de calidad. Medidas que llevamos reclamando al Gobierno, pero con escaso éxito hasta ahora.

Según los resultados de uno de los barómetros sectoriales, los ERTes han sido la principal medida que las empresas de transporte en autobús han llevado a cabo para afrontar la situación provocada por la crisis. Con el establecimiento del estado de alarma se flexibilizaron las condiciones de los ERTes para las empresas y recientemente se ha regulado que esas condiciones finalicen el próximo 30 de junio, aún cuando el sector del transporte en autobús no recuperará su actividad para esa fecha y tardará mucho en alcanzarlo. A modo de ejemplo, las rutas de transporte escolar no van a arrancar hasta el próximo mes de septiembre, y el transporte turístico no comenzará a alcanzar su actividad habitual hasta la campaña de verano del próximo año 2021.

Por tanto, es necesaria la extensión de los ERTes por causa de fuerza mayor durante la recuperación progresiva de la demanda de transporte público, de la actividad turística y del transporte escolar, manteniendo las bonificaciones de las cuotas a la Seguridad Social hasta el 31 de diciembre de 2021. No dar solución a la continuidad de los ERTes supondrá la destrucción de más de 30.000 empleos y la desaparición de más de 1.000 empresas del sector. Medida que también solicitada por el sector del rent a car.

Nuestra actividad es muy intensiva en recursos humanos y capital. Precisa de medidas que inyecten liquidez, ante la fortísima caída de demanda e ingresos que se está produciendo. De lo contrario, la drástica reducción de los flujos de caja, por el lado de los ingresos, motivará una situación inasumible para las empresas, poniendo en riesgo su viabilidad y la continuidad de los negocios, y por ende de la generación de empleo y la movilidad. Solamente tres partidas (personal, combustible y financiación de la renovación de flota) representan más del 85% de los costes, y las tres precisan de tesorería suficiente para hacerlas frente y mantener vivas las empresas.

La Administración tiene el firme compromiso de nuestras empresas para mantener el servicio público en estas circunstancias. Estamos alineados con ella para ofrecer un servicio esencial de movilidad para las personas que demandan nuestros servicios. Pero necesitamos medidas urgentes que compensen los costes en que estamos incurriendo, como podría ser la adopción de un fondo de contingencia para el sostenimiento del transporte público, que ciframos en 2.000 millones de euros. Esta medida esta en línea con lo manifestado recientemente por el Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

También, es necesaria la creación de una línea de financiación especial sin coste, para el transporte de viajeros para que las empresas puedan hacer frente a sus compromisos una vez que la actividad vaya normalizándose.

Una vez más, quiero destacar de nuevo el papel del Sector como parte fundamental del turismo, sin transporte no hay turismo. Motivo por el cual debe formar parte del Plan para el relanzamiento de la actividad turística, que está elaborando el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

En relación con el transporte escolar, es necesario que se aborde con urgencia el pago de los contratos suspendidos, así como que se prorroguen los contratos por dos años como medida para dar estabilidad a este tipo de servicios, principalmente prestados por pequeñas y medianas empresas.

También, como medida de liquidez inmediata solicitamos el aplazamiento de las cotizaciones a la Seguridad Social para empresas y autónomos de hasta 6 meses sin intereses, debiendo hacerse frente a las mismas en un plazo máximo de los 24 meses siguientes.

Hay un factor de especial relevancia que son los rentings y leasings que el sector tiene, consecuencia de la constante renovación de las flotas. Somos el país de la UE con la flota más moderna. Por ello, en estas especiales circunstancias que atravesamos solicitamos un periodo de carencia de los pagos de seis meses.

Hemos observado como la morosidad de las AAPP está creciendo de forma alarmante, lo que implica detraer aun más recursos de las empresas. Urge, por tanto, la puesta al día en los pagos o de lo contrario muchas empresas se verán obligadas a presentar el concurso de acreedores.

Son necesarias ayudas para la incorporación de vehículos más eficientes y tecnológicamente más seguros, así como para la digitalización del sector, mejorando la protección del medio ambiente y la seguridad, en línea con los establecido por el Plan Nacional de Energía y Clima y con el Green Deal de la UE. Estamos comprometidos con la transición ecológica, pero esta grave crisis no debe suponer un retraso de las inversiones, sino una oportunidad de renovación y transformación del sector hacia una movilidad de bajas emisiones.



Finalmente, es necesario el impulso de una campaña de comunicación con el apoyo de la Administración que ponga en valor y contribuya a recuperar la confianza de los viajeros en torno al transporte público como modo seguro, que vuelva a situarle en el lugar preferente que tenía entre los usuarios y como eje fundamental de la movilidad sostenible.

Estas son las medidas necesarias y urgentes para superar las graves dificultades que ha ocasionado la paralización de la movilidad, son medidas para la supervivencia de las empresas y que aun así no todas lograrán superar el momento actual, pero hay otras medidas que debemos tener en cuenta. Para ello, es necesario articular un Plan estratégico para este sector fundamental que defina el papel a jugar en el nuevo escenario de la movilidad.

No quiero terminar sin hacer una mención especial al comportamiento ejemplar que han tenido los profesionales del sector durante el estado de alarma, realizando un gran esfuerzo para que los servicios básicos de movilidad funcionen con normalidad.

A partir de este momento quedo a disposición de sus señorías para responder a sus preguntas.

Muchas gracias