



## **CONCLUSIONES CONFEBUS Summit 2026**

Madrid, 27 de mayo de 2026

### **1. El autobús como garante de derechos y cohesión**

El autobús es la columna vertebral del servicio público de transporte, que transforma la movilidad en un derecho fundamental. Contribuimos a erradicar la pobreza de transporte y a conectar todo el territorio. Nuestra capilaridad es la garantía de que ninguna zona, por remota que sea, quede excluida.

### **2. Resiliencia y colaboración público-privada**

En un contexto geopolítico incierto, el modelo español de autobús ha demostrado una resiliencia extraordinaria. Ante la incertidumbre, fortalecer la colaboración público-privada no es una opción, sino la mejor garantía para absorber los impactos externos. Pero para ello, necesitamos marcos que den seguridad jurídica frente a la volatilidad energética y los cambios globales. Porque el autobús no solo mueve personas; es un motor de estabilidad social y económica.

### **3. El reto demográfico y nuestro sistema de movilidad**

Con el 90% de la población concentrada en apenas un tercio del territorio, la movilidad es el cordón umbilical de la España rural. El modelo español de colaboración público-privada de transporte en autobús es nuestra herramienta más eficaz contra el aislamiento, conectando hoy a más de 8.000 poblaciones a diario. Preservar y actualizar este modelo es defender la equidad y la cohesión en cada rincón del país.

### **4. Contratación pública con visión social para garantizar el derecho a la movilidad**

Un derecho solo es efectivo si la administración lo respalda con una visión social. Los pliegos de condiciones deben evolucionar. La contratación pública debe ser flexible y ambiciosa, permitiendo integrar cuestiones como la intermodalidad y el transporte a la demanda, garantizando la igualdad de acceso con independencia del código postal.

## **5. Binomio modernización y financiación**

El futuro exige un equilibrio entre modernización y financiación: modernización para la eficiencia y financiación estable para la equidad. Pero para que este modelo sea sostenible, la normativa debe premiar la innovación y la calidad del servicio por encima de la subasta al precio más bajo.

## **6. Seguridad jurídica, desindexación y sostenibilidad económica del servicio público**

La prestación de un servicio público esencial requiere estabilidad económica y marcos regulatorios equilibrados. La Ley de Desindexación, unida al incremento sostenido de los costes operativos, energéticos, laborales y financieros, está tensionando la viabilidad de muchos contratos públicos. La contratación pública debe incorporar mecanismos ágiles y realistas de revisión de costes que garanticen el equilibrio económico, preservando la calidad, continuidad y sostenibilidad del servicio que reciben los ciudadanos.

## **7. El reto del talento y la escasez de profesionales**

La movilidad del futuro necesita personas. La creciente escasez de conductores y profesionales especializados se ha convertido en uno de los principales desafíos estructurales del sector. Garantizar el derecho a la movilidad exige dignificar y hacer atractivas las profesiones vinculadas al transporte en autobús, impulsando la formación, el relevo generacional y la incorporación de nuevo talento. Sin profesionales suficientes, no habrá transición sostenible ni cohesión territorial posible.

## **8. Humanización y el valor del dato**

El sector gestiona la movilidad de las personas. En este camino, el viajero es el propósito y el dato es el puente. La tecnología nos permite entender las necesidades reales de las personas, convirtiéndose en la llave para humanizar el transporte y hacerlo más cercano y accesible.

## **9. El Autobús como aliado estratégico para los objetivos climáticos**

La movilidad ya no se mide en kilómetros, sino en garantía de derechos. La nueva Ley de Movilidad Sostenible eleva al autobús a la categoría de servicio esencial, al nivel de la sanidad o la educación. Sin un sector con músculo financiero y operativo, alcanzar los objetivos climáticos del PNIEC será sencillamente imposible. Para ello, requerimos del apoyo de las Administraciones, con financiación estable, continuidad de las políticas de promoción del transporte público y planes de renovación de flotas sostenible.

## **10. Datos, financiación y estrategia de Estado**

Caminamos hacia un ecosistema de movilidad basado en el dato y en una financiación estable. Con herramientas como el espacio integrado de datos, el EDIM, el documento de orientación de la movilidad, el DOMOS y los fondos estratégicos (FECMO-FPJ, Fondo Social por el Clima, ingresos del ETS-II...), la toma de decisiones hoy pasa a ser científica. El Abono Único, las políticas de bonificaciones, el verano joven y la conectividad rural eficiente han dejado de ser deseos para convertirse en una Estrategia de Estado para liderar la descarbonización de la movilidad y evitar la pobreza de transporte.

### **11. El Plan Social para el Clima como oportunidad para garantizar la movilidad inclusiva**

El Plan Social para el Clima representa una gran oportunidad para consolidar el autobús como herramienta esencial de cohesión social, territorial y descarbonización. Las medidas previstas para movilidad rural, transporte público asequible, intermodalidad y descarbonización de flotas reconocen el papel estratégico del transporte colectivo por carretera para combatir la pobreza de transporte y garantizar alternativas reales de movilidad. Para que estos objetivos se materialicen, es imprescindible que los recursos del Fondo Social para el Clima lleguen de forma efectiva al transporte en autobús, reforzando la financiación estable de los servicios públicos, acelerando la renovación de flotas sostenibles y apoyando soluciones innovadoras como el transporte a la demanda en entornos rurales. El autobús debe situarse en el centro de la transición ecológica justa, porque no habrá cohesión territorial ni movilidad sostenible sin un sistema de transporte colectivo fuerte, accesible y financieramente viable.

### **12. Impacto económico, turismo y conectividad**

El autobús es una industria de proximidad que genera empleo estable y no deslocalizable. Es el socio estratégico del turismo, desde los flujos de cruceros hasta el turismo rural y de congresos. Su capilaridad asegura que el beneficio económico del turismo llegue a cada comunidad, vertebrando la economía local de forma sostenible.

### **13. Movilidad turística sostenible**

La movilidad turística del siglo XXI será colectiva o no será. Por sostenibilidad ambiental y por pura eficiencia de espacio, el autobús debe estar presente en el diseño estratégico de cualquier plan de turismo desde su origen. Necesitamos que las administraciones inviertan en infraestructuras específicas del autocar como estaciones y aparcamientos y mejoras en los accesos a las poblaciones o zonas turísticas, así como en incentivos para la renovación hacia flotas sostenibles y modernas, para que la calidad de nuestro transporte turístico y discrecional sea el mejor escaparate de la excelencia de nuestros destinos.

### **14. El autobús como solución integral**

En conclusión, el autobús es la respuesta más eficaz para erradicar la pobreza de transporte y convertir la movilidad en un derecho real. A través de la digitalización y los servicios de transporte a la demanda, logramos que el servicio público llegue a cada rincón, impulsando el turismo rural y la cohesión social. Porque en nuestro viaje, cada voz cuenta, y el sector empresarial del autobús es la voz que garantiza que el servicio público llegue a todos con eficiencia y calidad.