"ES URGENTE QUE LOS PRECIOS DE LOS CONTRATOS VIGENTES CON LA ADMINISTRACIÓN PUEDAN ACTUALIZARSE"

LUIS ÁNGEL PEDRERO, PRESIDENTE DE ANETRA

EL PRESIDENTE DE ANETRA ANALIZA LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR DISCRECIONAL Y SU FUTURO INMEDIATO TRAS SALIR DE LA PANDEMIA EN UN ESCENARIO MARCADO POR LA SUBIDA DE COSTES Y UN PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD QUE NO PARECE TENER EN CUENTA A ESTE SEGMENTO

Haciendo balance. ¿Cómo ha quedado el sector discrecional y turístico tras dos años de pandemia?

Muy dañado, pero vivo. La capacidad de resistencia que tienen las empresas de autocares que nos dedicamos al transporte discrecional y turístico es sorprendente. Todo a base de trabajo y esfuerzo, sin ayudas públicas. No obstante, la situación es crítica y puede ser peor la postpandemia que la propia pandemia. El sector sale de la pandemia sobreendeudado, con nula capacidad de financiarse y con un incremento brutal de los costes operativos, por lo que nos esperan unos meses y años muy complicados.

¿Cómo ve el futuro del sector del discrecional a corto plazo y medio plazo, con la primera Semana Santa en dos años y las vacaciones de verano a la vista?

Parece que la demanda se está recuperando, poco a poco. A comienzos de año éramos moderadamente optimistas sobre la recuperación. Sin embargo, el conflicto por la invasión de Ucrania no solo influye sobre los costes de la energía y el carburante, sino que hace que los turistas internacionales se lo

piensen dos veces antes de reservar su viaje. Para un japonés, un norteamericano o un australiano, aunque España esté a 3.000 kilómetros de Ucrania, el conflicto está en Europa y el miedo hace que cambien de destino o pospongan sus viajes.

Acaba de aprobarse el Real Decreto de medidas para paliar la situación del sector. ¿Qué opinión tiene sobre esas medidas?

Son medidas insuficientes. 20 céntimos por litro de combustible y 950 euros por vehículo ayudan algo, pero para que te hagas una idea, la subida del combustible desde enero ha supuesto un impacto de un 10% en el total de nuestros costes. Por otro lado, aunque desde ANETRA veníamos pidiendo desde hace tiempo la ampliación de los plazos y carencias de los préstamos ICO e inicialmente habíamos acogido la medida de manera positiva, el Real Decreto cede la competencia de la decisión a las Entidades Bancarias, con lo que el impacto de la medida no es el esperado.

¿Es la primera ayuda que recibe el discrecional? ¿Qué otras medidas se necesitan?

Es necesario y urgente que se legisle para que los precios de los contratos vigentes con la administración puedan actualizarse. En un contrato con un cliente privado, tienes la opción de ajustar los precios y, si no se llega a un acuerdo, pues dejas de prestar el servicio y ya está. Con la Administración, los contratos están blindados, los contratos de servicios públicos no tienen cláusulas de revisión de precios ni siquiera en condiciones excepcionales, por tanto no se puedan repercutir los incrementos desmesurados de costes y no se puede dejar de prestar el servicio porque se corre el riesgo de ser sancionado económicamente y con inhabilitación para contratar con la Administración. La gran mayoría son contratos con las administraciones autonómicas y locales, como rutas escolares, residencias de ancianos, excursiones de juntas de distrito, etc. Hemos pedido al gobierno que elabore un Real Decreto para que sea obligatoria una revisión de precios de estos contratos, independientemente de la Administración que los haya otorgado.

Ha comentado usted que está "decepcionado" con el Anteproyecto de la Ley de Movilidad. ¿Cuáles son los motivos y qué tendría que incluir para que fuera satisfactoria para el discrecional?

En nuestras conversaciones con la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que es nuestro interlocutor inmediato en el Ministerio, veníamos explicando la necesidad de que la Ley Orgánica de los Transportes Terrestres, que data del año 1987, sea modificada para desregular el transporte discrecional y regular de uso especial. El Anteproyecto de Ley no aborda esta cuestión.

Por otro lado, desde ANETRA venimos denunciando la ineficiencia del sistema concesional español, que

"EL SECTOR SALE DE LA PANDEMIA SOBREENDEUDADO, CON NULA CAPACIDAD DE FINANCIARSE Y CON UN INCREMENTO BRUTAL DE LOS COSTES OPERATIVOS"

se viene perpetuando desde la Ley de 1947. Algunas de las concesiones adjudicadas a principios de los años 90 siguen prorrogadas y más de la mitad ejecutándose en precario (sin contrato y con tarifas antiguas). Creemos que un sistema mixto, en el que se abran a la competencia todos los recorridos y la administración solo intervenga en aquéllos que el mercado no cubra por ser deficitarios, sería mucho mejor. Y esta ley tampoco aborda un cambio de modelo.

Hemos presentado enmiendas al anteproyecto que proponen un sistema más libre para el transporte discrecional y mucho más eficiente. Esperamos que el Ministerio rectifique y acepte nuestras peticiones.

¿Creen que en algún momento conseguirán poder vender plaza a plaza? ¿Qué sería necesario legalmente para que eso se produjera?

Nuestras aportaciones en la consulta pública de alegaciones al Anteproyecto de Ley de Movilidad van por ese camino y el Ministerio nos ha dicho que ve con buenos ojos permitir que el transporte discrecional pueda vender plaza a plaza y eliminar vehículos privados de la circulación. Hay infinidad de supuestos en los que el transporte discrecional puede ofrecer sus servicios sin que por ello tenga que repercutir en las líneas regulares. Y la tecnología actual permite hacer marketing segmentado, identificar demandas y ofrecer servicios eficientes.

El cambio legislativo necesario implica modificar la LOTT y el reglamento de desarrollo. Concretamente el artículo 99 de la LOTT que obliga a contratar un transporte discrecional por vehículo completo. Lamentablemente, el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible no contempla esta modificación.

¿Qué opinión tiene sobre la huelga que se ha realizado en el sector de mercancías? ¿Por qué no han apostado por sumarse?
Respeto las decisiones individuales de cualquier empresario. Si el precio está por debajo del coste, no tiene sentido sacar el camión. Sin embargo, creo que los problemas estructurales del sector deberían resolverlos los propios transportistas y no presionar a la administración para que nos los resuelva. Creo en la libertad de mercado y, por tanto, siempre que se cumplan las normas y se compita en igualdad, la administración no debe intervenir. El transporte de mercancías tiene la capacidad de presionar al gobierno porque si no hay suministro de bienes, se paraliza la economía de un país y puede haber desabastecimiento de productos básicos y de primera necesidad.

El transporte de viajeros, sin embargo, no tiene esa capacidad de paralizar el país y al ser transporte público no puede sumarse al cierre patronal. Primero porque en los contratos privados con nuestros clientes, en caso de que decidiésemos parar y no efectuarlos, no supondría ningún tipo de presión para el gobierno. Y segundo en los contratos públicos, si se desisten, hay una importante penalización e incluso se puede sancionar a la empresa a varios años de inhabilitación para contratar con la administración.

Lo que sí que planteamos desde la sección de Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera fue una gran manifestación, a la cual ANETRA se había sumado, pero que quedó desconvocada tras el acuerdo con el Gobierno.

En el recién renovado CNTC ¿qué representatividad tiene ANETRA? ¿Ha mejorado o se ha mantenido con respecto a momentos anteriores?
Desde el 1 de enero, tras el recuento efectuado a finales del año pasado, ANETRA cuenta con un 19% de representatividad en la sección de transporte interurbano de viajeros por carretera. CONFEBUS cuenta con un 69% y DIREBUS ha entrado como nueva organización con un 14%.

Hay que explicar que en 2018 las secciones de transporte interurbano regular de uso general y la sección de transporte interurbano discrecional se unificaron en una única sección de transporte interurbano de viajeros por carretera que engloba tanto el regular como el discrecional. En esta sección, hasta el pasado 31 de diciembre, ANETRA contaba con un 20% y CONFEBUS con un 80%.

Por tanto, podemos decir que ANETRA ha mantenido la representatividad.

¿Se ha visto afectado por la entrada de Direbus al CNTC? ¿Cuáles diría que son las diferencias básicas entre ambas asociaciones?
Como ya he explicado previamente, en cuanto a representatividad no ha habido un impacto para ANETRA por la entrada de DIREBUS. La principal diferencia entre DIREBUS y ANETRA es la experiencia. Nosotros llevamos más de 40 años defendiendo a las pymes del sector de transporte de viajeros. Lo ideal sería que todo el sector de las pymes de transporte discrecional estuviese representado por una sola asociación, pero no hemos sido capaces de entendernos con DIREBUS para que esto sea posible. Es una lástima porque a priori deberíamos compartir una gran mayoría de objetivos, aunque a veces diferimos en el fondo y en la forma a la hora de reivindicarlos. De hecho, nuestros servicios jurídicos nos alertaron de que esta asociación no cumplía con algunos requisitos para estar en el CNTC, pero preferimos no recurrir la resolución y que el discrecional tuviera una mayor representación. Lo hicimos por el bien del sector.

Sin embargo, en el primer pleno en el que se eligieron los cargos de presidente y vicepresidente de la sección de viajeros y sus subsecciones, la primera intervención de DIREBUS fue oponerse a que ANETRA ostentara la vicepresidencia del Comité, pese a que teníamos el apoyo del resto de organizaciones.

"CREEMOS EN UN SISTEMA MIXTO, EN EL QUE SE ABRAN A LA COMPETENCIA TODOS LOS RECORRIDOS Y LA ADMINISTRACIÓN SOLO INTERVENGA EN AQUÉLLOS QUE EL MERCADO NO CUBRA POR SER DEFICITARIOS"

Personalmente fue una decepción, no me lo esperaba. Por suerte, el resto de las organizaciones de viajeros de todas las subsecciones (autobuses, taxis, ambulancias, VTC, etc.) sí que estuvieron de acuerdo con la propuesta.

En lo que se refiere a la escasez de conductores profesionales, ¿cómo cree que podrían atraer a nuevos trabajadores al sector? ¿Cuál es el problema, por qué no es fácil encontrar personal?
Nos parece fundamental dar visibilidad a la profesión del conductor profesional de autobús. Es una opción muy digna de trabajo que permite conocer lugares de interés, interactuar con distintos grupos de personas, viajar, etc.

Desde ANETRA queremos ensalzar y poner en valor el puesto de conductor profesional, una profesión clave para nuestras empresas y la movilidad en nuestro país. Tenemos que ser capaces de que la imagen en la sociedad del conductor de autobús mejore, y eso es una labor de todos.

Uno de los principales problemas es el coste del permiso de conducción (D y D1) y de la capacitación, lo que supone una barrera que imposibilita el acceso de los jóvenes a la profesión. Subvencionar este coste sería un buen incentivo en un país como el nuestro en el que la tasa actual de desempleo es del 13.33% (fuente INE) de la que el 30.70% corresponde a menores de 25 años. También ayudaría para personas mayores de 45 años que tienen difícil entrar al mercado laboral cuando han perdido su trabajo.

¿Qué representatividad tienen las mujeres el sector, tanto en puestos de conducción como mandos intermedios y puestos de dirección?
En cuanto a mujeres conductoras, los datos aportados por IRU en 2020 reflejan que en España estamos 2 puntos por encima de la media europea. Las mujeres conductoras suponen un 18% de total de conductores en el transporte de viajeros por carretera.

En mandos intermedios y puestos de dirección hay tan poca presencia femenina que no tenemos ni datos, no se ha hecho hasta el momento ningún estudio específico que conozcamos.

¿Está el sector del discrecional suficientemente profesionalizado? ¿Qué papel tendrá la formación para los socios de ANETRA en los próximos años? ¿Cómo es el programa IMPULSA?
Desde ANETRA consideramos muy importante en todos los puestos una formación continua y especializada. La parte de conductores, gracias a la capacitación profesional, cursos de tacógrafo, conducción eficiente, etc., está bien cubierta.

Sin embargo a pesar de que las generaciones relevo de las empresas de autocares están, por norma general más formadas que sus antecesores, nos parecía fundamental ofrecer una formación específica para el transporte con materiales actualizados al mercado cambiante e incierto al que nos enfrentamos desde hace un tiempo. Por ello vamos de la mano de la Universidad de Deusto, la escuela de negocios más antigua de España, con 105 años de trayectoria y sobrado prestigio.

"EL PROGRAMA IMPULSA ESTÁ ABIERTO NO SOLO A LOS SOCIOS DE ANETRA". PROFUNDIZARÁ EN CONOCIMIENTOS Y COMPETENCIAS CLAVE PARA GESTIONAR EQUIPOS, LIDERAR EMPRESAS Y NUEVOS MODELOS DE NEGOCIO

El Programa Impulsa está abierto no solo a los socios de ANETRA, que tendrán condiciones especiales, sino al resto de empresas del sector que consideren interesante profundizar en conocimientos y competencias clave para gestionar equipos, liderar empresas y nuevos modelos de negocio, etc.

El Progama Impulsa tiene una duración de 9 meses, con una clase presencial mensual en Madrid y sesiones semanales online, además de un espacio virtual continuo donde alumnos y profesores pueden interactuar. De esta forma se adapta a las apretadas agendas que manejamos actualmente. Las materias que trata entre otras son Talento y Personas, Estrategia, Finanzas, Transformación Digital, Comunicación... todas ellas con enfoque hacia que los participantes obtengan los mejores resultados en sus empresas.