



A través de las aventuras de un Quijote

Historia del sector del transporte de viajeros por carretera en España

Para celebrar la edición del número 300 de Autobuses & Autocares, nuestro colaborador Javier Fuentes repasa la historia del sector desde el punto de vista de una empresa familiar dedicada al transporte regular de uso especial.

La célebre frase "Como decíamos ayer" con la que Fray Luis de León se dirigió a sus alumnos de la Universidad de Salamanca tras reincorporarse a la actividad docente tras cinco años de encarcelamiento en una prisión de la inquisición de la época, ha sido elegida por quien suscribe para intentar cumplir con el encargo realizado, de intentar resumir la historia del sector del transporte de viajeros por carretera en España de una forma amena y si cabe divertida. Son



Varios vehículos de la flota de Elibus.

tantos y tantos los recuerdos que tengo del transporte, que me parece ayer mismo. Recuerdos que, para quienes como yo, son hijos, nietos o miembros de familias transportistas, serán conocidos, y más que probablemente, experimentados en sus propias carnes, ya sea para bien en algunos casos, o para mal en otros.

Y he de confesar que cuando me arrojaron el guante para tal desafío, no devolví el mío de inmediato, ya que fueron muchas las dudas que me asaltaron inicialmente. Dudas de todo tipo, pues ni son tiempos de mucho debate intelectual, ni son tiempos para hacer escritos, que en la mayor parte de las ocasiones, pasan desapercibidos y son guardados en los cajones del inmovilismo y la pereza. Recordé que años atrás, había escrito un artículo para una revista del sector y había realizado una presentación en la que analizaba la evolución del sector en los últimos años, que me ayudarían a aliviar la tarea documental. Se llamaba "En un lugar del ROTT de cuyo nombre no quiero acordarme". La presenté en unas conferencias que se realizaron en el Ministerio de Fomento a los albores de la primera versión del pliego para la renovación de las líneas regulares de su competencia, que paradójicamente tras más de 10 años, se sigue discutiendo.

Mi infancia (1971-1986)

Durante estos años, me dediqué a crecer y a formarme como la persona que soy. Y estoy firmemente convencido que el transporte ha tenido mucho que ver en mi forma de ser y pensar. Dedicarse a un oficio como el transporte de viajeros exige energía, tesón, arrojo... y muchas otras virtudes propias de profesiones para gente no muy refinada. Si Antonio Machado escribió aquello de "Mi infancia son recuerdos de un patio de Sevilla", yo podría parafrasearle escribiendo algo así como "Mi infancia son recuer-

► Javier Fuentes está firmemente convencido que el transporte ha tenido mucho que ver en su forma de ser y pensar

dos de autobuses y autocares".

Mi infancia la recuerdo plagada de momentos y acontecimientos de transporte. Tanto que casi vengo al mundo a bordo de un autobús. Mi madre, cuando sintió que el que suscribe quería asomar la cabeza, estaba ayudando a mi padre "a cargar niños", como se decía por aquel entonces. Entonces, mi padre terminó la ruta en el hospital, dejando allí a mi madre con una tía mía, mientras buscaba sitio para aparcar el autobús. Menos mal que era un Avia. Un pequeño microbús fabricado por Aeronáutica Industrial (AISA), que era una compañía del sector aeronáutico a la que le dio a finales de los años 50 por construir furgonetas, camiones y autobuses, empleando motores diésel Perkins. Aquel viejo Avia sirvió de taxi y ambulancia para llevarme al hospital.

Aquel autobús que permitía albergar más de 70 niños en su interior con poco más de seis metros de largo era el reflejo del sector del transporte de viajeros y de la economía del país. España estaba arruinada como consecuencia de la terrible guerra fratricida que habíamos vivido años atrás y todo valía. No había tantos remilgos en materia de confort, prevención o seguridad. Se viajaba como se viajaba y punto. Había que levantar el país y las necesidades de la pirámide de Maslow estaban en otro escalón que ahora. Son tantos los recuerdos que no tendría espacio ni en un libro tipo *El Señor de los Anillos*. Recuerdo que se viajaba en asientos de madera. Nada de butacas reclinables, ni vídeo, ni tonterías de tres al cuarto. Recuerdo que mi padre fabricaba

Javier Fuentes estudió las causas que dificultan los procesos de sucesión generacional en la empresa familiar de transporte de viajeros.



► El autor del artículo reconoce que “casi vengo al mundo a bordo de un autobús”

ción mecánica había supuesto muchos cambios sociales, sobre todo la aparición de numerosas líneas regulares de transporte. Para su regulación estable se inventó allá por 1924 el famoso y célebre 'sistema concesional en exclusiva' en el que todavía se sustenta todo el sistema normativo español. Fue la primera ordenación legislativa del sector y aunque fue ratificada en una Real Orden de 16 de marzo de 1925, sufriría fuertes y duras críticas en la época, ya que el sistema de concesiones en "exclusividad" era contrario al sistema de libre concurrencia en el que se basaba la constitución económica y política del país. Por otro lado, esta proliferación de líneas regulares, provocó una rivalidad competitiva entre el ferrocarril y la carretera. La ley de coordinación del 27 de diciembre de 1947 sobre medidas de protección del ferrocarril prohibió como norma general la autorización de nuevas líneas regulares por carretera que coincidieran con trazados ferroviarios. Sólo con carácter excepcional y justificado si coincidía alguna nueva línea, pero en este caso, sometida a un derecho de tanteo y un canon de coincidencia, que permanecerían en vigor más de 40 años.

Mi adolescencia (1986-1996)

Durante este tiempo, me dediqué a estudiar para no dedicarme al duro oficio del transporte. Una profesión, que aunque merecía la pena económicamente, estaba repleta de momentos duros y sinsabores. Y es verdad que todo el mundo se queja de lo que tiene y añora lo que no tiene, pero la movilidad, la incertidumbre, la dificultad de planificación y la multitud de tantas variables incontrolables convierten al transporte en un sector cuando menos "especial".

Si para Machado "su juventud son recuerdos de veinte años en tierras de Castilla", en mi caso "son recuerdos de utilizar el transporte de viajeros como

banquitos de madera que colocaba en el pasillo de los autobuses para que entraran más niños. Recuerdo a mi pobre madre poner una vela para que mi padre consiguiera pasar las revisiones extraordinarias que se pasaban en la Carretera de Andalucía. Recuerdo que todos los finales de curso llevábamos los autobuses a la finca del pueblo y jugábamos entre ellos durante todo el verano. Regresábamos a Madrid a primeros de septiembre para preparar los autobuses. Era el momento de la limpieza a fondo, así que toda la familia cogíamos la fregona y demás artilugios y pasábamos un día de toma pan y moja. No como los niños de ahora. El transporte nos educó en el trabajo, en la humildad, en la polivalencia, en el compromiso... en tantas y tantas cosas que no veo en los chicos de ahora. El transporte nos enseñó a valorar igual a un conductor que al dueño de una empresa. Y sobre todo a que no se nos cayeran los anillos. Para limpiar autobuses, para fregarlos, pero también para saber estar con el director de un colegio, con un político o con quien fuera necesario. Nos educaron en el respeto. No en la tontería, en la arrogancia o en la pedertería.

A nivel legal, todavía no existía nuestra carta magna sectorial, ni tampoco su desarrollo posterior. Habían proliferado normas de carácter reglamentario con las que ir regulando los cambios acaecidos en la sociedad. El paso de la tracción animal a la trac-



El padre de Javier Fuentes, Heliodoro Fuentes.



Carmen, la madre del autor del artículo, delante de un vehículo de Autocares Fuentes.

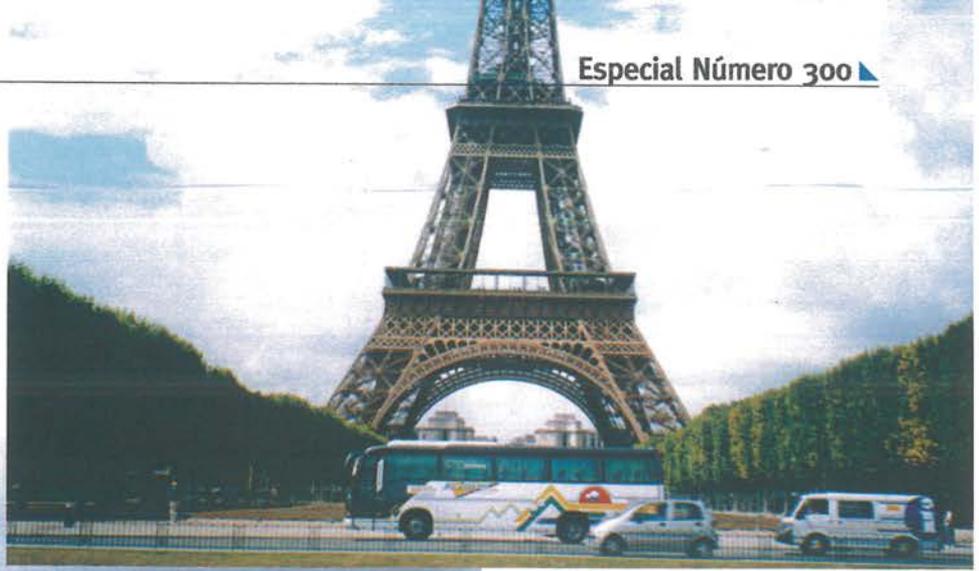
► “Aquel microbús Avia permitía albergar más de 70 niños en su interior con poco más de seis metros de largo”.

probeta de prueba en cualquier trabajo que tuviera que realizar, primero en el colegio y después en la universidad”. Fueron años de aprender. Estudié la evolución de las ventas de autobuses y autocares en Econometría y analicé la actividad del transporte en Derecho Mercantil. Recuerdo que presenté un modelo de contabilidad analítica para una empresa de transporte de viajeros en la asignatura de Contabilidad de Costes. Un trabajo revisado y coordinado por el profesor, catedrático y gran experto en la disciplina del control analítico como Don Jesús Lizcano. Tengo a mucho orgullo que gran parte de este análisis esté impregnado en el Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento que desde hace varios años se publica con carácter semestral. Participé en la construcción del modelo con otros colegas y técnicos del Ministerio de Fomento, siendo el formato de este trabajo la base del modelo de análisis. Un modelo analítico de costes directos al producto, semidirectos a los centros de costes (autobuses) e indirectos a la actividad, a través de un criterio de proporcionalidad. También utilicé la actividad del

transporte para la parte empírica de mi tesis doctoral. Estudié las causas que dificultan los procesos de sucesión generacional en la empresa familiar de transporte de viajeros, obteniendo conclusiones más que interesantes. En fin, una década de estudio y formación en un sector, al que finalmente, a pesar del intento de mi padre porque no fuera así, me terminé dedicando. Durante estos años, preparé con mi hermano el examen para el acceso a la profesión de transportista. Sin quererlo ni beberlo estábamos al frente de la empresa familiar.

España había dejado atrás la posguerra experimentando un increíble desarrollo económico. La entrada en la Unión Europea en el 1986 había provocado muchos cambios, lo que obviamente se había trasladado a todos los sectores económicos. Y el transporte de viajeros no podía ser menos. La falta de adecuación de la anterior ley de 1947 para regular los cambios acaecidos en la sociedad, originó que se pensara en la necesidad de partir de un punto cero que anulara expresamente todo lo anterior y diseñara un sistema común de transporte que hiciera las veces de 'Constitución sectorial'. Así nació la LOTT. La Ley 16/1987 de 30 de Julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, que contenía medidas tendentes a la flexibilización del sistema de ordenación de todo el transporte. La presidieron los principios económicos y sociales de la Constitución Española: el sistema de mercado y el derecho de libertad de empresa. Suprimió el derecho de tanteo y el canon de coincidencia (aunque éste había desaparecido dos años antes) a favor del ferrocarril, estableciendo un sistema de competencia intermodal basado en la libertad del usuario. Estableció para el transporte regular de uso general unos plazos concesionales entre ocho y 25 años, otorgando una convalidación de 20 años más cinco de prórroga automática por la entrada en Europa para todas las líneas regulares en vigor a la fecha de entrada de la ley. Ahí es nada. Lo que se le olvidó a la LOTT es flexibilizar también otros tipos de transporte de viajeros, los cuales permanecieron siempre a la sombra del transporte

Como se puede comprobar, los autocares de Elibus llegaron hasta París y Londres.



Autobuses de los difíciles años 60 del siglo pasado.

► De estudiante, Fuentes presentó un modelo de contabilidad analítica para una empresa de transporte de viajeros

concesional. La idea central del cuerpo legislativo era que todas las empresas de transporte pudieran hacer cualquier tipo de transporte. Los transportes regulares podrían hacer transporte discrecional y viceversa a través de concursos, si bien, lo último era algo irreal, pues la convalidación de 25 años de prórroga de todas las líneas regulares, creó un sistema desequilibrado. Así llegó la lucha entre el regular y el discrecional, que aún permanece, puesto que las prórrogas de 20+5 años de entonces volvieron a prorrogarse por otros 10+5 años expirado el plazo.

En 1988 se promulga el Real Decreto 1420/1988 de 4 de noviembre por el que se crea la empresa pública Enatcar (Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera) para aglutinar todas las concesiones de las que era titular Renfe. Y en 1990 nace el ROTT (Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres) para desarrollar de forma exhaustiva muchas de las cuestiones planteadas en la LOTT.

Mi juventud (1996-2006)

Esta década fue para trabajar de forma incansable.

De sol a sol. Como señaló Machado "parte de una historia, que algunas veces recordar no quiero", hubo de todo. Momentos buenos y menos buenos. En cualquier caso, un aprendizaje continuo. Como siempre decía mi padre: "La Universidad de la vida". Estudiar no tiene nada que ver con poner en práctica lo estudiado. La realidad es otra cosa. En el mundo real no existe el "ceteris paribus". He visto a grandes teóricos darse de bruces con la realidad, incluso perder lo que tenían.

Mi hermano terminó sus estudios universitarios y comenzó a trabajar en la empresa de la familia. Yo intentaba ayudar, mientras terminaba los míos. Fueron tiempos duros, pero divertidos. Los dos nos sacamos el carnet de conducir autobuses. Fue una buena decisión. Sobre todo para empatizar y valorar más la profesión de conductor. Hay que tener dos narices para conducir un autobús. Decidí poner en práctica lo que había aprendido en la Facultad de Empresariales, pero tardé poco en darme cuenta que lo que sucede en la vida real no se estudia.

Trabajamos incasablemente y empezamos a conocer el sector. Empezamos a ir a reuniones sin tener ni la más remota idea de lo que se hablaba. Un buen día, mi hermano y yo, intervenimos en una reunión del empresariado madrileño. Hicimos una intervención "rimbombante", de esas académicas que

Javier Fuentes, estudiando en el puesto de conducción.



Los dos hermanos Fuentes, Juan Carlos y Javier, en una ampliación de flota.



► **“A pesar del intento de mi padre porque no fuera así, me terminé dedicando a la empresa de transporte”**

siempre quedan bien. Y entonces conocimos a Don Manuel Moreno, que en paz descansa. Un histórico del sector que tenía una empresa de las grandes. Se interesó por los chicos esos que “hablaban bien” y al poco estábamos metidos en el mundo de las Asociaciones. Tanto, que días después, nos llamó para que lleváramos uno de nuestros autocares a dar bocinazos frente al Ministerio de Fomento, porque se iba a preparar una caravana de autobuses en protesta contra la situación que vivía el sector discrecional de viajeros. Y después iríamos a la calle Génova con silbato en mano a pitar frente a la sede del Partido Popular. Dios mío, qué tiempos. Fueron increíbles. A mí me tocó una pancarta que ponía “Abajo el Artículo 108”. No tenía ni idea de lo que significaba aquello. Vi otra que ponía “Renfe a la vía y que la cuide”. Fue una manera curiosa de aprender. De repente, me vi allí, manifestándome contra algo, que ni sabía, ni conocía. Una clase práctica magistral. Sin quererlo ni beberlo, estaba reunido en la sede del Partido Popular. Comprendí que el academicismo no siempre es la mejor manera. Los bocinazos, al menos en nuestro país, también funcionan. Fue un Máster en un solo día. El Máster de la vida real.

En el mundo asociativo aprendí dos cosas; la primera que gobernar a gusto de todos es una utopía, y la segunda, que hagas lo que hagas, siempre habrá alguien para criticarlo. Recuerdo que me gané

fama de “mosca cojonera” en ciertos estamentos sectoriales, pues me acusaban de defender al sector discrecional y atentar contra los intereses legítimos del sector regular. Pero he de decir con rotundidad que no es cierto. Todo lo contrario. Lo que siempre intenté, con modestia y humildad, es intentar equilibrar las fuerzas de todos los actores, porque soy un firme convencido de que en los negocios y en la vida, solo los matrimonios equilibrados funcionan a largo plazo. La imposición y la dictadura son prácticas que perecen en el tiempo. Por eso, defendí con vehemencia la necesidad de terminar con el derecho de preferencia que el artículo 108 ofrecía a los operadores concesionales de servicios regulares de uso general sobre los servicios de los operadores de servicios regulares de uso especial. Recuerdo que una reunión en el Ministerio de Fomento comparé este derecho de la LOTT con el antiguo ‘derecho de pernada’ de los derechos feudales. Estaba seguro que tarde o temprano, ese derecho anacrónico acabaría pereciendo. Obviamente así sucedió. Pero tuvo que venir la troika europea para abolirlo. También defendí la abolición del célebre derecho de preferencia que el artículo 73 concedía al operador actual de una concesión sobre cualquier otro licitador que quisiera concursar a ella expirado el plazo. Y no lo hice por defender al sector discrecional, sino por mi firme convencimiento en la economía de mercado y en la libertad de empresa. Y también por defender al sistema concesional en sí mismo. Lo he dicho muchas veces. La única razón que justifica un sistema de concesión en exclusividad (excepcional en nuestra Constitución) reside en la existencia de concursos limpios y transparentes. La asunción de “competir por el mercado” en sustitución de la “competencia en el mercado” debe ser real. No hacer pantomimas

Imagen de la presentación del libro '50 filosofadas sobre transporte, economía y sociedad'.



► **“El trabajo me ha traído momentos buenos y menos buenos. En cualquier caso, un aprendizaje continuo”**

de tres al cuarto para perpetuar intereses. Y a esto me dediqué en esta etapa de mi vida. A defender lo que tenía que venir tarde o temprano. No se quería ver, pero llegó desde Europa. El Reglamento Europeo de 5 de octubre de 2006 de servicios públicos en el transporte de viajeros estableció las directrices

a seguir en la ordenación común de los transportes terrestres. Y aquí se acabó la polémica.

La liberalización total del transporte discrecional de viajeros a través de la reforma de toda la ordenación de los transportes terrestres en el marco de adecuar nuestro ordenamiento a la política liberali-

Un joven Javier Fuentes subiendo al microbús.



Sumar a un buen producto un servicio excelente.

Economía, fiabilidad y confort de conducción es lo que todos los operadores buscan. Voith, el especialista en aplicaciones para autobús, ofrece una solución óptima: la caja automática DIWA. Y la acompaña de una cuarta característica aún más valorada: un servicio personalizado que supera las expectativas de sus clientes y abre nuevos horizontes de colaboración.

Llámenos: +34 916 707 800
voith.com/spain

VOITH
Engineered Reliability



Una presentación de autocares de la empresa hace un par de años.

zadora de la Unión Europea en materia de transporte había puesto las cosas aún más difíciles. El Real Decreto 1139/1997 de 11 de julio eliminaba los cupos o contingentes anuales de tarjetas de transporte, lo que hizo que el número de autobuses se multiplicara rápidamente, incrementando la competencia. El hecho de establecer un mínimo de cinco autobuses para acceder al sector no consiguió el objetivo que se pretendía y no evitó que el mercado se envileciera. El precio de los servicios empezó a reducirse y desde entonces casi puede decirse que nunca se ha recuperado. En 1999 se produjo la privatización de Enatcar con lo que se acabaron también los refuerzos que se venían haciendo.

Se empezaba a hablar de la necesidad de construir empresas grandes para poder competir, así que al poco tiempo formamos la primera AIE (Agrupación de Interés Económico) del sector del transporte de viajeros. Recuerdo que tuvimos que reunirnos con Emilio Sidera (subdirector general de Normativa de Transporte de Viajeros por Carretera del Ministerio de Fomen-

► En una reunión de empresarios, Javier y Juan Carlos conocieron a Manuel Moreno, un “histórico” del sector

to) para explicarle el proyecto. Fuimos los primeros, así que no resultó fácil. La idea era fusionar todas las empresas y hacer crecer la resultante. Ser accionistas de algo grande y ser directores de parte de la empresa según el fuerte de cada uno. Y no hacer de todo. Una cuarta empresa se incorporó al proyecto y resultó que sería la empresa con la que acabaríamos fusionándonos. En 2002 solo teníamos 11 autobuses y a los cuatro años de trabajar duramente habíamos multiplicado por tres la flota y los ingresos de la compañía. Podíamos dedicarnos a pensar y marcar una estrategia de crecimiento. Y honestamente, creo que fuimos un ejemplo a seguir. Podía ir a reuniones del sector y foros de transporte. Y así llegó, sólo cuatro años después, nuestro flechazo con la multinacional de transporte de viajeros más importante de Europa. En un abrir y cerrar de ojos, éramos parte de Arriva, una empresa presente en 14 países con más de 15.000 autobuses y 500 ferrocarriles.

Mi adultez (2006-2016)

Desde que estoy en Arriva he trabajado duramente por multiplicar el valor de la compañía para quienes apostaron por esta idea. Un proyecto, que reconozco no era fácil a tenor de los acontecimientos que se vivían y se viven en España. Pero en sólo 10 años hemos vuelto a hacerlo. Hemos vuelto a triplicar la cifra de negocio y hemos doblado nuestra flota. Y con el negocio de siempre, pues el concesional ha seguido prácticamente cerrado a base de prórrogas y más prórrogas. Posiblemente, los valores aprendidos en la niñez hayan tenido algo que ver. Yo soy Doctor en Ciencias Empresariales

Los inicios del transporte de viajeros fueron realmente difíciles.



y con la máxima calificación académica que puede obtenerse en España (Sobresaliente Cum Laude por Unanimidad), pero la Universidad de la que siempre me habló mi padre (la de la vida) me ha enseñado que el conocimiento teórico no sirve para nada, si no va acompañado del arraigo de valores como el compromiso, la entrega, la pasión, el coraje, el entusiasmo o el trabajo en equipo, que no se aprenden en las aulas.

Han sido años de pelear contra todo en un escenario más que complicado. Tuve la suerte de tener el viento a favor los tres primeros años, pero rápido entró la crisis en España aunque con cierto retraso respecto a otros sectores económicos. A partir del 2010 las cosas han sido muy difíciles, ya que como siempre digo, hemos padecido la "tormenta perfecta". Todas las variables negativas que pueden darse en un entorno económico se han dado: caída de demanda, guerra de precios, aumento de morosidad, falta de liquidez, restricción al crédito, problemas sociales, entorno político inestable... He visto a muchas empresas cerrar, a muchos empresarios llorar, a muchos trabajadores suplicar por un puesto de trabajo. Un escenario escalofriante ante el que rendirse. Pero la rendición está prohibida. Como se dice en artes marciales: "Fuerza y honor". Si caes a la lona, te vuelves a levantar. Han sido tiempos en los que hemos necesitado reinventarnos. Los productos tradicionales como el transporte escolar han desaparecido (caso de los célebres militares de antaño) o se han reducido hasta la mínima expresión (colegios concertados). El turismo ha seguido creciendo en España, pero el exceso de oferta ha llevado al envilecimiento de los precios. Los concursos públicos son increíbles en todos los subsectores (RUG, RUE y Discrecional) en lo que respecta a su viabilidad económica. Apenas se ven precios de licitación construidos con un criterio técnico que permita la prestación de un servicio de transporte de calidad y sostenible en el tiempo. Mantengo desde hace tiempo que estamos ante una espiral de la que será difícil salir, si no existe un cambio de mentalidad y cultura competitiva. Pero como dice una de mis últimas canciones "Hace tiempo que perdí la fe". Esta es una tierra de "sabelotodos".

Don Quijote decidió hace tiempo no pelear contra gigantes. La aventura de los últimos años ha

► **“Lo que siempre intenté, con modestia y humildad, es intentar equilibrar las fuerzas de todos los actores”, afirma Fuentes**



transcurrido por la senda de la diferenciación. Creo en la innovación permanente y en la aportación de valor añadido. Detesto a quien solo sabe plagiar lo que otros inventan. Teatro Bus es un ejemplo de innovación. Al principio parecía una locura, pero ahora es una realidad. Pero tuve que luchar contra viento y marea. Volví a apelar a los valores del transporte porque innovar no es fácil (y menos en España). Para seguir adelante cada día, me grabé a fuego una de mis frases favoritas de Einstein "Si una idea no es absurda al principio, entonces no merece la pena".

A nivel legislativo, el sector del transporte ya está encorsetado por la normativa europea. Los intentos por defender los derechos anacrónicos nacionales persisten pero poco a poco van desapareciendo a golpe de mandoble europeo y competencia. El Reglamento Europeo de 5 de octubre de 2006 sobre servicios públicos en el transporte de viajeros regula la legislación sectorial. Por otro lado, la Ley 30/2007 de 30 de octubre de Contratos del Sector Público y la posición de la CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) han cambiado el entorno competitivo en los últimos años. La competencia parece un bien incuestionable que se quiere defender a capa y espada. Las numerosas versiones del pliego de condiciones para la licitación de las líneas nacionales dependientes del Ministerio de Fomento, así como la 'judicialización' de todos los concursos, es un claro ejemplo de la lucha entre los intereses del pasado y las corrientes liberalizadoras.

Mi vejez (2016-...)

No parece fácil vislumbrar el futuro que nos espera porque, como decía el famoso dramaturgo alemán Bertolt Brecht, "la crisis se produce cuando lo viejo no acaba de morir y cuando lo nuevo no acaba de nacer". Todavía me cuentan cómo en muchos lugares de España se aplican derechos de preferencia, se mantienen servicios regulares sin sentido o se deniegan autorizaciones con razonamientos anacrónicos. Pero por otro lado, la CNMC extrema sus argumentos a favor de una competencia, que en muchas ocasiones, empieza a ser "salvaje" y rozar el absurdo. Se oyen voces a favor de poner limitaciones a la exclusividad, de establecer segundos operadores en

Dos imágenes del microbús Avía que marcó la vida de Javier Fuentes.



► Para Fuentes, “la competencia, en muchas ocasiones, empieza a ser salvaje y rozar el absurdo”

determinados corredores e inclusive se defienden socialmente las mal llamadas “economías colaborativas”. Como diría nuestro célebre humorista José Mota “ahora vas y lo cascas”.

Siempre he sido un defensor de la economía de mercado y la libertad de empresa. De favorecer la competencia en cualquier sector económico, pero últimamente me surgen algunas dudas sobre el tipo de competencia que se está produciendo y la que parece querer defenderse. Como firme defensor de la diferenciación e innovación empresarial, siempre me ha parecido muy acertada la utilización de la filosofía darwiniana que afirma que “sólo sobrevivirán las especies que mejor se adapten al entorno”. Sin embargo, últimamente reflexiono mucho, sobre las condiciones que han de existir en los mercados para que la competencia sea “perfecta”. Ya que si es “imperfecta” tengo muchas dudas de que sea tan buena, pues puede producir efectos devastadores en la economía y en la propia sociedad. La competencia perfecta es la situación ideal del mercado en la que interacción de la oferta y la demanda determinan el precio. Se supone que hay muchos compradores y vendedores y ninguno ejerce influencia decisiva en la configuración del precio. Pero esta condición “teórica” casi nunca se produce en la realidad.

Como advirtió Keynes, “la economía de mercado bien entendida resulta un instrumento muy útil, pero es frágil y necesita infinidad de condiciones para conseguir su buen funcionamiento. El Estado precisa de leyes y mecanismos de supervisión para que éstas se cumplan”. La ‘teoría de la mano invisible’ o la me-

táfora que Adam Smith utilizó para expresar la capacidad autorreguladora del libre mercado no funciona en la realidad, puesto que la “bondad del hombre” es sólo un postulado teórico. En el mundo de Adam Smith no existen los monopolios, los abusos de poder, el quebranto de la normativa, nadie tiene poder para fijar precios, no existen lobbies, ni se rompe el marco teórico de la competencia perfecta. En el sector del transporte de viajeros por carretera existe una clara competencia desleal, que viene motivada por el poder de negociación en la fijación del precio (el cual no se negocia, sino que se impone y se acepta) que hace imposible una competencia equilibrada en la que triunfe la “meritocracia empresarial”. Las bajadas de precio que se están produciendo en todos los contratos (sean públicos o privados) no se sustentan en la asunción teórica del “todavía tendrán margen”. Es un postulado incierto. Se hace por la situación actual. Porque el Estado no corrige el “fallo del mercado” aplicando las acciones correctoras pertinentes. El Estado no puede permitir el incumplimiento de las normas, ni tampoco favorecer prácticas poco saludables. Aceptar ‘ofertas temerarias’ con estudios económicos sin ‘rigor académico o científico’ y que no se sustentan en los Observatorios de Costes del sector no es una buena práctica.

Un mundo injusto y desequilibrado, en el que actores leales compiten con otros sin escrúpulos, no es sostenible en el tiempo y acabará pereciendo. O todos moros o todos cristianos, pero unos cumpliendo ‘con todo’ y otros llamándose ‘colaborativos’ no parece un modelo que pueda consolidarse como sistema de futuro. Ni en el sector del transporte, ni en ningún otro. Gracias estimado lector por haber llegado hasta el final de la historia de un Quijote cualquiera.

Javier Fuentes