Martín Ojeda: «El transporte interprovincial formal pierde US\$ 235 millones»

¿Cuántos buses se encuentran detenidos desde el inicio de la pandemia de la COVID-19 en el Perú?

En la **Asociación de Propietarios de Ómnibus Interprovinciales del Perú (Cotrap-Apoip)** hay más de 500 empresas y más de 6,500 buses solo del transporte nacional y en el transporte regional superan las 3,000 unidades. De este universo, se estima que el 90% está paralizado. Cabe precisar que este nivel de paralización también se está dando a nivel mundial, porque en los países sin cuarentena, la baja de la demanda es entre el 80% al 90%.

Ahora, el 10% restante de la flota ha realizado viajes humanitarios, los mismos que se han concentrado en algunas empresas por los bajos costos, esto porque aquellos que tenían mayor flota redujeron sus precios y el Estado eligió a las empresas que daban facilidades (y teniendo en cuenta que estos pagos se realizaban entre 30 a 40 días). También ha habido transporte de personal por demanda de parte de las mineras y algunas empresas de primera necesidad como las agroindustriales e hidrocarburos.

De esa cifra de buses detenidos, ¿cuánto representa en pérdidas económicas para las empresas y en puestos de trabajo?

En el transporte nacional, de acuerdo con los ingresos que hemos visto -y se debe tener presente que, en este sector, si bien hay ingresos diarios, se requiere destinar montos para

labores de mantenimiento, logística en sí, administración- las pérdidas ascienden a US\$ 235 millones mensuales.

En el caso de la flota regional, las empresas cobran entre 40% a 50% menos porque las rutas son más cortas; entonces estamos hablando del 30% menos de ese monto de pérdidas a nivel del transporte nacional.

En lo que respecta a empleos, de manera directa tenemos 70.000 familias conformadas por conductores, counters, administradores, gerentes, mantenimiento, que han resultado afectados por esta paralización. A nivel indirecto, la pandemia ha afectado a los centros médicos, centros de capacitación y entidades automotrices.

¿Cuáles han sido los planteamientos de la APOIP al Poder Ejecutivo frente a la crisis económica debido a la COVID-19?

Nosotros sostuvimos una reunión en el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)** el 5 de abril, en la cual presentamos nuestras propuestas que buscan un subsidio para las empresas nacionales, una postergación de las obligaciones tributarias por un año, la transparencia de los precios del combustible y la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) al 100%.

Cabe precisar que desde los primeros días de marzo ya estábamos alertados sobre la pandemia porque somos adscritos a la Cámara Interamericana de Transportes (CIT), la misma que pertenece a la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés). Así, se conoció que el virus había afectado al turismo y al transporte público de

pasajeros (urbano de pasajeros) y trenes en Europa. Toda esa información la tuvimos antes del toque de queda en el Perú.

Frente a ello, fuimos los primeros en presentar nuestra agenda de trabajo al MTC y por ello sentimos que las áreas menores son muy proactivas en licenciar las cosas, pero el área mayor no tiene la fuerza que debería tener en la PCM.

¿De cuánto sería el subsidio que están pidiendo?

Nosotros estamos sustentando el subsidio en cuanto al aforo, porque somos conscientes que bajará la demanda de pasajeros. Sobre el aforo, el gobierno pretende establecer el 40% al 50% menos aforo a pesar de que nuestras unidades tienen mejores cualidades de comodidad que el aéreo y el mismo tipo de aire acondicionado.

Cabe precisar que nosotros llevamos del 86% al 90% del transporte a nivel nacional de los 90 millones de pasajeros anuales.

El titular del MTC, Carlos Lozada, indicó que el reinicio del transporte terrestre se daría en julio dentro de la Fase 3

El ministro si bien ha dicho que empezariamos en julio, yo siento que está muy dubitativo. El transporte interprovincial no es turístico, es un tema social y económico.

Ahora, si se está considerando para la Fase 3 siga la incertidumbre en el tema del subsidio, porque ahí tenemos el ejemplo del transporte urbano que comenzó a trabajar a

pérdidas. Esa situación es importante, porque nadie puede trabajar a pérdidas.

¿Ustedes entonces esperan que se apruebe el subsidio para que comiencen a operar?

Lamentablemente, nuestra política es empresarial y toda empresa no puede trabajar con pérdidas. Entonces si no hay una política sobre el subsidio para el aforo, resultará una situación difícil. Otro dato, a veces los ingresos del transporte interprovincial son menores al transporte urbano y esto porque debemos enfrentarnos a la informalidad.

Cabe precisar que hemos coordinado con el área de diálogo social del MTC y me han pedido otra carta. Entonces, desde el 5 de abril hasta la fecha no hay una postura lo que ratifica la sensación de que al ministro le falta más fuerza en la PCM.

Luego, hace unas semanas el ministro estuvo promocionando el transporte en bicicleta, pero no puede ser que estén haciendo temas mediáticos cuando la situación de fondo es mucho más complicada cuando tenemos combis que están haciendo transporte dentro y fuera de Lima sin acatar los protocolos sanitarios y las autoridades que deben fiscalizar no lo hacen. Así solo logran alejar a las empresas que quisieran invertir en el transporte interprovincial del Perú.

El dato

El gremio de transporte interprovincial del Perú está formado

por dos gremios tradicionales, los cuales fueron fundados por Joaquín Ormeño y que durante una serie de años estuvieron separadas. Actualmente, los nuevos directores fundadores pertenecen a las empresas Tepsa, Ittisa, Línea, Soyuz, Flores, Cruz del Sur, Civa, Oltursa y Móvil Bus.