

ENTREVISTA Recientemente reelegido presidente de la Asociación Segoviana de Empresarios de Transporte (Asetra), Juan Andrés Saiz Garrido dirige una empresa familiar del sector. Apasionado por la literatura, ha ejercido también como enfermero de urgencias.

JUAN
ANDRÉS
SAIZ
GARRIDO

PRESIDENTE DE ASETRA

«El monocultivo del turismo es una equivocación, en Segovia es necesario el desarrollo industrial sostenible y no contaminante»

AURELIO MARTÍN / SEGOVIA

Juan Andrés Saiz Garrido, que acaba de ser reelegido como presidente de la Asociación Segoviana de Empresarios de Transportes (Asetra), espinariego, de 69 años, asegura en esta entrevista que «el monocultivo del turismo es una equivocación, un error, es necesario el desarrollo industrial sostenible y no contaminante para que Segovia no se desangre». Apasionado por la literatura, para transmitir y compartir emociones, autor de libros como 'Un alto en el camino', 'Los gabarreros de El Espinar' o 'Cayo es mortal', ha ejercido el periodismo, actividad que mantiene dirigiendo la revista profesional 'Transportes', ha sido enfermero de urgencias sanitarias y dirige una empresa familiar de transporte de viajeros. Pesimista ante el futuro económico, asegura que las líneas regulares de viajeros han perdido el 50% de viajeros y que el transporte discrecional ha caído a cero.

«El transporte discrecional ha caído a cero y el de viajeros ha perdido el 50%»

«Ha habido muchos afectados entre conductores y personas del sector»

«Nunca los botellones han costado tanto a la sociedad»

«Quiero pensar que el empresario segoviano saldrá adelante»

¿Qué peso específico tiene el sector del transporte dentro de la economía de Segovia?

Es vital, no solo el transporte de viajeros sino el de mercancías. En una provincia con tantos kilómetros y tan pocos habitantes es necesario acercar a los ciudadanos de la Segovia vaciada a la capital y a otros núcleos y, además, suministrarles de productos necesarios. El transporte por carretera es uno de los servicios que más demanda la sociedad, siendo analógico, no queda otro remedio, es totalmente imprescindible, ahora y en las décadas que vienen.

En general, ha padecido gravemente las consecuencias de la pandemia, especialmente el de viajeros...

El país no se podía parar, había que seguir manteniéndole el pulso, cuando no había mascarillas y todo era una incertidumbre sobre cómo se contagiaba el virus, ahí estaban todos los camiones de Segovia transportando los productos necesarios a riesgo de contagios inevitables. De ahí se traduce que hubo numerosos afectados entre conductores y personas relacionadas con el sector, y demasiadas muer-

tes. Tal es así que nos dimos cuenta que lo de las mascarillas era necesario e imprescindible y desde Asetra desviamos unas cantidades para que, a través de la Federación Empresarial Segoviana (FES) y de Aspace se pudieran conseguir mascarillas y epis porque no había, eran insuficientes las que llegaban a través de la Administración.

Los transportistas de mercancías han tenido que trabajar en unas circunstancias calamitosas muchas veces, con un mercado que se ha roto porque no había combinaciones, durante la pandemia ha sido muy difícil cuadrar los retornos, ibas a Valencia o a Cataluña pero se complicaba un retorno con carga, aunque el sector que más ha sufrido ha sido el de las líneas regulares de viajeros donde el flujo de personas a transportar se ha reducido en más de un 50% y en consecuencia el negocio. Y ha caído a cero todo lo que es transporte turístico, discrecional, cultural, vacacional o deportivo, no hay una excursión...

Han aguantado las empresas de autobuses de la provincia que tienen transporte escolar y las que tienen rutas regulares, como Avanza y Galo Álvarez, fundamentalmente, siguen como pueden, con ERTES, sabiendo que tienen muchísima menos facturación.

Es cierto que, dentro de las mercancías ha visto aumentar su trabajo, la carga fraccionada, pero les ha supuesto espabilar, entrar en el modo logístico y reinventarse a lo largo de un año, para poder atender el comercio online y la paquetería, que ha aumentado con la pandemia.

¿Cuándo se puede producir un despegue?

Lo primero es la salud que se consigue con medidas preventivas, que no se cumplen por una parte de la sociedad que es poco disciplinada, nunca los botellones han costado tan caros a la sociedad segoviana y española.

El transporte es una actividad muy intervenida y muy disciplinada y nos ajustamos a la normativa sanitaria, queremos que se acelere la vacunación porque es la que nos puede salvar de esta situación de pandemia, aunque venga la económica que repercutirá en todos los sectores económicos, incluido el transporte, no soy nada optimista aunque quiero pensar que el em-

presario segoviano va a tener recursos para salir adelante, los números son malos.

¿Es necesaria la creación de una plataforma logística?

Sí, la sociedad a veces va por delante de las planificaciones políticas y administrativas, la logística se ha incorporado al mundo del transporte de forma contundente, en los últimos años, todas las empresas que tiene proyección de futuro entienden la logística como base de su negocio, todos los proyectos de este tipo que se desarrollen en esta provincia, tan próxima a Madrid, en un eje muy importante, puede ser uno de ellos puntos de desarrollo económico para Segovia.

El CEO de Drylock, Bart van Malderen, decía que la ubicación de Segovia es estratégica como base logística para fabricación y distribución, hay que apostar por ello.

Dentro de una patronal asociada a la FES debatirán acerca del futuro económico de esta provincia, ¿a qué conclusiones llegan?

El monocultivo del turismo es una equivocación, un error, es necesario el desarrollo industrial sostenible y no contaminante para que Segovia no se desangre, como le ha ocurrido históricamente desde el siglo XVIII. Salvo algunos picos, durante todo el siglo XX hubo una diáspora constante y, si ahora se sostiene un poco la población y la economía es porque aparece mano de obra barata de la emigración. Hay que acoger a todo el que viene, pero hay que procurar que no se vaya la mano de obra cualificada de nuestros jóvenes, ¿cómo lo impedimos?, pues revitalizando los polígonos industriales con proyectos interesantes.

¿Por qué hemos llegado a esta situación, incluso somos la última provincia donde el Gobierno regional aborda un plan de reindustrialización?

No ha habido la suficiente capacidad reivindicativa por parte de la sociedad segoviana, bien a través de sus estructuras socioeconómicas, pero también de las políticas, quienes nos representan en Madrid o en Castilla y León han entendido que Segovia funcionaba sola, pero hay que incentivarla económicamente. Los polígonos están con

parcelas vacías, sin demanda.

¿Ahora que comienza un segundo mandato en Asetra, cuáles son las principales iniciativas que se propone sacar adelante?

Primero hay que sostener la situación, afrontar el día a día es vital, después hay que consolidar la estructura de la organización, que es muy buena. Seguimos aglutinando a la gran mayoría de los transportistas de Segovia y debemos ir a resolver asuntos concretos importantes, como hacer más atractivo el sector porque, habiendo mucho paro, las empresas tienen dificultades para encontrar conductores, vamos a facilitar para que los jóvenes puedan realizar el Curso de Adaptación Profesional, que no le afecte económicamente. Antes había mucha vocación por el transporte, pero actualmente no, a lo mejor queremos ser funcionarios o informáticos...

También están ustedes reclamando las ayudas prometidas por los efectos de la pandemia...

Oigo hablar de miles y miles de millones de euros, aunque ahora parece que por fin puede llegar algo, pero falta poner negro sobre blanco, de cómo se van a canalizar esas ayudas finales, porque créditos tenemos bastantes, estamos expectantes para que, una vez que se concrete, hacérselo llegar a todos los transportistas, para que no se le escapen a nadie. Nos da miedo de que se demoren tanto haya empresas que no han podido resistir.

¿Existe demasiada legislación de control del transporte, tanto para conductores, como vehículos y normas de tráfico?

No hay actividad más intervenida, ya lo he dicho, el transporte lo soporta todo, no conozco ninguna otra actividad que no pueda dormir porque al día siguiente vaya a aparecer una nueva norma, la mayoría de origen europeo, que implica un nuevo cambio. Todos tienen una buena intención, ahondar en la seguridad, también en lo que compete a la vialidad, hoy día hay que dar un buen servicio público.

Cualquier transportista que piense que ya se sabe todo está equivocado, tiene que adaptarse a un montón de normas en una so-

Juan Andrés Saiz Garrido, fotografiado, esta semana, en el Centro de Transportes. /ROSA BLANCO

ciudad muy cambiante, hay que pensar en la buena voluntad de todas ellas y la incomodidad que implican adaptarlas a todos nuestros proyectos empresariales, pero no queda otra, la seguridad es lo primero.

¿Que ha supuesto para Segovia la alta velocidad ferroviaria?

Se inauguró en diciembre de 2007, cuando ya se cocía la crisis que explotó en 2008. El AVE es un activo bueno para la comunicación de los segovianos, pero se ha financiado en competencia ilegal con el transporte privado por carretera, que tiene que acometer sus inversiones sin ninguna ayuda, con recursos propios, a riesgo y ventura.

Es un agravio comparativo. Asumimos que es bueno para comunicar a los segovianos con Madrid y Valladolid, así como con otros puntos de la geografía española, es muy cómodo y rápido, pero llegó la crisis económica y se vino abajo todo el desarrollo urbanístico en torno a la estación, pero la realidad es así. Luego el diseño y la ubicación es errónea, se tarda menos en llegar de Madrid a Segovia, que desde la estación al centro urbano. El ferrocarril clásico está cargado de emociones, renunciar a ello sería doloroso, pero es un servicio público y es necesario seguir vertebrando Segovia y Madrid con algunas localidades, como la Estación de El Espinar u Otero de Herreros, hay que mejorarlo pero no cerrarlo.

En cuanto al llamado puerto seco, quizá haya que desarrollar una nave logística en torno al Centro de Transportes, ampliando las instalaciones, ahí está Castilla y León Logística (CyLoG), en Valladolid, tenía muchas esperanza y la realidad es muy testaruda, el mercado es el que marca el desarrollo. Es igual que cuando se habló de un aeropuerto en Cantimpalos, todo lo que sea descongestionar Madrid es bueno, pero se nos escapa la dimensión de esos grandes proyectos...

Usted ha ejercido el periodismo, la enfermería de urgencias y ahora dirige una empresa de autobuses que inició su padre, ¿con qué se queda?

La literatura es vital para mi, sagrada, y la dedico todo el tiempo que puedo, lo que más me gusta es escribir y publicar libros que lleguen al lector, transmitir y compartir emociones, es lo que más me llena de satisfacción. Camino con dos patas, con la ilusión y la realidad. Defiendo la empresa familiar y el sector en el que estoy y, por otra parte, vuelco mi corazón en los folios y con la memoria recuerdo mi pasado de sanitario en el que dediqué muchos años a la urgencia domiciliaria y que lo que siento es no haberlo hecho con más tiempo y dedicación, siempre lo compaginé con otras actividades. El periodismo lo sigo ejerciendo al dirigir y editar la revista profesional 'Transportes' y colaborar con algunos medios de comunicación.