

La doble marcha del transporte tras la pandemia

Al ser un sector polifacético, las consecuencias no han sido las mismas para todos. El transporte de mercancías mantuvo su actividad, mientras que el de viajeros cayó por completo. Hoy, algunas empresas permanecen en ralentí con la incertidumbre como protagonista

Ana Mª Criado - 30 agosto, 2021



Muchos transportistas pasaron más tiempo en las cabinas de sus camiones que en sus hogares durante los meses de confinamiento por la pandemia. / ANA Mª CRIADO

A principios de verano, la **Dirección General de Tráfico** vaticinó más de 1'7 millones de desplazamientos en la provincia durante la campaña estival. Solo este fin de semana se han contabilizado más de 90.000 circulaciones en el marco de la operación '**Retorno del verano**'. Una cifra que se expande si tenemos en cuenta el conjunto de la **Comunidad**. Así, el organismo indica que la recuperación del tráfico ha sido más rápida de lo esperado. Es más, ya se han alcanzado los niveles similares a la prepandemia, solo un 4,3% inferior a las mismas fechas de 2019.

Una situación paradigmática. En **marzo de 2020** nadie se lo hubiese imaginado. Un periodo en el que las **carreteras segovianas** solo recibían la visita de los **profesionales del transporte y las ambulancias**, que aumentaron su demanda para recoger enfermos por el virus. Cuando las plazas y calles de los pueblos y ciudades estaban vacías, las vías nacionales e internacionales compartían la misma situación. En ellas solo permanecían algunos transportistas que dejaban a sus familias confinadas en casa para ponerse en marcha en su camino, con la incertidumbre de no saber qué se encontrarían y si se contagiarían.

Es menester recordar que, en las primeras semanas del estallido de la crisis sanitaria, los **conductores no disponían de mascarillas ni geles hidroalcohólicos**. Y cuando llegaron, no terminó la incertidumbre de los



camioneros. Las **áreas de servicio estaban cerradas**, no había espacio para comer, ducharse o ir al baño. Una situación que vivieron solo aquellas empresas cuyos vehículos siguieron en activo. Otras, tuvieron que dejarlos aparcados durante largo tiempo. Esto se debe a que el sector del transporte engloba muchos servicios y la inédita situación ha tenido diferentes consecuencias.



Un sector polifacético

“El transporte de viajeros ha resultado muy afectado. El regular se ha mantenido por debajo del 50% y el discrecional cayó por completo. En mercancías el descenso de actividad ha sido más leve. Y el transporte de carga fraccionada ha aumentado”, designa **Juan Andrés Saiz Garrido, presidente de la Asociación Segoviana de Empresarios de Transporte (Asetra)**.

El conductor Daniel Calvo (dcha.) en una de sus rutas escolares. / E. A.

Con el levantamiento de las restricciones y el avance en el proceso de vacunación, las áreas más afectadas han notado una ligera recuperación. Una vez superados o adaptados al contexto pandémico, surgen otros contratiempos, los cuales comparten muchos profesionales. Entre algunos de ellos, destaca la caída de la actividad económica, **la subida del precio de los carburantes**, los falsos transportistas, la gran competencia en el sector y la depreciación de vehículos, así como **“la ausencia de ayudas palpables por parte de la Administración”**, considera Saiz.



Transporte de viajeros

Sin ninguna duda, las grandes afectadas han sido las empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera. La **compañía Autocares Víctor Bayo**, con base en **Campo de San Pedro**, lleva en el sector 48 años y tiene sedes también en **Burgos y Álava**. Cuenta con una flota de 40 vehículos, los cuales estuvieron paralizados durante meses y aún no están todos en activo. Su **directora general, Yolanda Bayo**, recuerda con angustia los primeros momentos del confinamiento. “Se nos vino el mundo encima, dejamos de facturar al completo, pero los gastos se mantenían”, declara. **“Fue una auténtica pesadilla, no se podía hacer nada y los que tenían que ayudar eran los que te ponían la soga al cuello”**, comenta angustiada.

La directora general de Autocares Víctor Bayo,
Yolanda Bayo. / E. A.

Según contempla la directora, los meses de más facturación -un 40% del total del año- suelen ser **abril, mayo y junio**, pues abundan las excursiones, viajes y circuitos. Por ello, las consecuencias del confinamiento fueron radicales al producirse en esta temporada.

“También nos quitaron los contratos de explotación de rutas escolares sin indemnizarnos de nada. Confiábamos ciegamente en que seguirían y, cuando se cancelaron, nos dejaron en la estacada y sin opciones”, asegura.

Precisamente, Bayo indica que este es el motivo por el que la empresa ha sobrevivido. “El año pasado registramos un 1% de la facturación normal en la



campaña estival. Este año, en torno a un 30%, lo que sigue sin ser suficiente”, explica.

Además, se enfrenta a la depreciación de los vehículos que, a pesar de estar paralizados, han perdido su valor. **“Para optar a cualquier contrato no se miran los kilómetros, sino la antigüedad. Y no hemos podido amortizarlos, nos han hecho tirar a la basura miles de millones de pesetas”**, sostiene. A ello se suma la responsabilidad sobre sus trabajadores, ya que se vio obligada a hacer un ERTE. **“Algunos permanecen en él y muchos se han tenido que ir porque no podían aguantar solo con lo que recibían del ERTE”**, determina.

Uno de los conductores afectados fue **Daniel Calvo**, que pasó de estar en régimen de suspensión parcial con las rutas escolares en junio de 2020 a total en la campaña de verano, cuando cayó casi al completo la actividad. No obstante, al comenzar el curso académico, volvió a retomar su labor. **“Para la empresa fue un respiro, a lo que se suma el aumento de viajes discrecionales”**, manifiesta, lo que poco a poco desterró el desasosiego. Así, Calvo prevé un futuro esperanzado al confiar en que **“este año será más normal”**.

El conductor Daniel Calvo (dcha.) en una de sus rutas escolares. / E. A.

Transporte de mercancías

La situación de las empresas del sector ha sido muy diferente. De hecho, dentro del subsector de mercancías, también han existido disimilitudes. La **empresa Transportes Criado Rodrigo**, establecida en **Sebúlcór**, es una de las más veteranas en el porteo de porcino en la provincia. Junto a sus tres hermanos, **Carlos Criado** continúa con el negocio que fundó su padre hace más de 50 años. **“Afortunadamente, nuestro trabajo no ha variado casi nada. En el confinamiento bajó el precio del carburante y eso fue un revulsivo”**, enuncia.



A diferencia del transporte de viajeros, los **camiones Criado** no pararon un solo día. Pero fue un periodo complicado. **“Supuso una gran incomodidad el no haber restaurantes abiertos y no tener comida caliente, tuvimos que llevar nuestras provisiones. Pero claro, cuando estábamos en la carretera durante semanas, ¿qué hacíamos?”**, enuncia el conductor.

Carlos Criado, socio de la empresa familiar
Transportes Criado Rodrigo, junto a uno de sus
camiones. / ANA M^a CRIADO

Pocas veces podían acudir a un supermercado. Por lo que, como muchos otros transportistas, Criado decidió comprarse un hornillo y un recipiente eléctrico para calentar la comida. Pero esto no quedó aquí. No había duchas ni baños. **“Había noches en las que viajaba solo por la carretera, sin cruzarme con ningún coche ni camión. Era una situación muy triste, sobre todo porque se sabía el doloroso motivo por el que las carreteras estaban vacías”**, lamenta.

“Nosotros nunca hemos tenido problemas más allá de eso, ni en el transporte nacional ni internacional. Sé de otras mercancías que sí han tenido más restricciones, como los materiales de construcción o automóviles”, detalla. Las adversidades a las que ahora se enfrenta la empresa son las que ya conocían desde hace años. Entre ellos, Criado destaca la subida del precio del gasoil: **“Ahora, el litro cuesta en torno a 30 céntimos más que en el confinamiento. Si la capacidad media del depósito de un camión es de 1.000 litros, hay más de 400 euros de diferencia”**, asegura.

A ello se suma el coste de las averías y otros imprevistos, pero también la falta de conductores profesionales jóvenes que puedan sumarse a la plantilla. **“La formación es tan cara y conlleva tanto tiempo que pasan meses hasta que una persona puede trabajar”**, manifiesta. Por ello, reclama la resolución de estas



dificultades. Así, pone en valor el transporte en todas sus categorías, ramas y ocupaciones: **“Este sector es el que mueve el país. Si el transporte para, se detiene todo”**, concluye Criado.

