

Motores en compás de espera

En el sector formal de transporte interprovincial se han vivido dos realidades desde el pasado 15 de marzo cuando el presidente Martín Vizcarra anunció el inicio del estado de emergencia y aislamiento social obligatorio debido a la pandemia **COVID-19**.

Una de ellas es la relacionada con los buses que han brindado servicios para viajes humanitarios y para el traslado de personal (solo para las actividades autorizadas como agroexportación y algunas operaciones mineras y de hidrocarburos).

Este grupo solo representaría el 10% del total de la flota a nivel nacional, según el gerente general de la Asociación de Propietarios de Ómnibus Interprovinciales del Perú (Cotrap-Apoip), **Martín Ojeda**.

“En Cotrap-Apoip participan 500 empresas que tienen unos 6.500 buses solo del transporte terrestre nacional y en el transporte regional superan las 3.000 unidades. De este universo, el 90% está esperando volver a funcionar”, detalla Martín Ojeda.

Y si bien el titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Carlos Lozada, anunció hace unas semanas atrás que este sector podría reiniciar en julio próximo (dentro de la Fase 3 de la reactivación económica anunciada por el Poder Ejecutivo), hasta el momento las empresas formales de transporte interprovincial no tienen una fecha

oficial para el retorno de sus actividades.

*“Si se posterga el reinicio del transporte terrestre solo acrecentaría la aguda crisis por la que atraviesa el transporte nacional. No es sostenible para una empresa tener más de tres meses de paralización; entonces, un mes adicional generaría el corte de las cadenas de pago y el desempleo”, subraya el director ejecutivo de Oltursa, **David Olano**.*

Similar posición expresa el gerente general de Cotrap-Apoip, quien calcula que las pérdidas económicas para las empresas operadoras de transporte nacional ascienden a US\$ 235 millones mensuales; mientras que en las rutas regionales, las pérdidas serían alrededor de US\$ 165 millones por cada mes de paralización.

*“En lo que respecta a empleos, de manera directa tenemos 70.000 familias conformadas por conductores, counters, administradores, gerentes, mantenimiento, que han resultado afectadas por esta paralización. A nivel indirecto, la pandemia ha perjudicado a los centros médicos, centros de capacitación y entidades automotrices”, explica **Martín Ojeda**.*

Protocolos listos y subsidio pendiente

Con el fin de retornar a sus actividades, las empresas formales ya han puesto en marcha los protocolos sanitarios en sus unidades.

En el caso de Oltursa, David Olano informa que cuentan con equipos de protección de bioseguridad, procedimientos para el ingreso de personal al taller/terminal/ almacén/oficinas, procedimientos de limpieza y desinfección de los buses, procedimientos para el ingreso de conductores para ingresar en el bus e ingreso de pasajeros al inicio de los viajes, también tenemos un plan de acciones o respuestas ante un trabajador con la **COVID-19**.

“Estamos estableciendo procedimientos para adecuarnos a las exigencias que demandará el reinicio de las actividades del transporte interprovincial. Hemos formado el “Equipo de Bioseguridad”, el cual seguirá las normas que puedan disponer las autoridades pertinentes; y tenemos lineamientos para la vigilancia, prevención y control de la salud de los trabajadores y clientes”, comenta el directivo.

Además de la limpieza de los buses que garantice la salud de los pasajeros durante el viaje, otra exigencia por parte de las autoridades es el aforo. Sobre este punto, Martiñ Ojeda considera necesario la aplicación de un subsidio por parte del Estado.

“Hemos sustentando el subsidio en cuanto al aforo, el cual el Gobierno pretendería establecer sea el 40% al 50% menos a pesar de que nuestras unidades tienen mejores cualidades de comodidad que el aéreo y el mismo tipo de aire acondicionado”,

sostiene y añade que de no proceder este pedido las empresas trabajarían a pérdida.

David Olano refuerza esta posición al enumerar que como empresa formal del sector tiene costos y gastos operativos que deben ser cubiertos en cada viaje con la ocupabilidad y la tarifa.

“En caso que se nos limite el aforo (ocupabilidad) dentro de los buses al 50% de ocupación como se está especulando, nos obligaría a incrementar la tarifa para poder cubrir los costos de operación. Por tal motivo es indispensable que el Gobierno otorgue subsidio a las planillas y a los combustibles que son los dos principales costos operativos que tenemos en el sector”, manifiesta.

Otras propuestas que el gremio Cotrap-Apoip presentó al ministro de Transportes y Comunicaciones (MTC), Carlos Lozada, fueron la postergación de las obligaciones tributarias por un año, la transparencia de los precios del combustible y la devolución del 100% del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) que se paga en el combustible.

“Sostuvimos una reunión el 5 de abril y hasta la fecha no hemos tenido respuesta por parte de las autoridades”, precisa Martín Ojeda.

Informalidad en el transporte

Pese a la restricción de los viajes interprovinciales, las

empresas informales han seguido operando sin las medidas de seguridad.

Para el especialista en temas de transporte, Lino de la Barrera, la respuesta pública frente al problema de la informalidad no puede ser exclusiva y únicamente de la fiscalización sancionadora; sino más bien se requiere de una respuesta de carácter económico-social, basándose en que en algunas zonas del Perú no hay oferta formal de transporte de vehículos mayores.

“Se podrían establecer incentivos para que los transportistas formales –bajo las reglas de juego del Estado– cubran rutas donde la rentabilidad no sea la mejor posible. Cuando hablo de incentivos puede ser que aquellos que cumplan rutas hacia localidades donde la población no sea atractiva económicamente, la devolución pueda ser mayor”, sugiere el experto en transporte.

Finalmente, para David Olano, de Oltursa, el Ejecutivo debe realizar acciones de control eficaces para erradicar la informalidad a través de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) y la Policía Nacional del Perú (PNP); para, de esta forma, evitar que el virus de la COVID-19 se propague a través de los viajes interprovinciales informales.