

## VISITARAN MUNICIPIOS Y EMPRESAS Ante la rendición de cuenta del MITRANS



La fábrica de ómnibus Evelio Prieto, de Guanajay, será uno de los centros que serán visitados

Los 169 municipios del país, así como un importante grupo de empresas, uniones y establecimientos con gran influencia en el transporte, serán visitados como parte de las tareas previas a la rendición de cuenta del MITRANS ante la Asamblea Nacional del Poder Popular, en diciembre.

Entre los aspectos que serán objeto de análisis están el cumplimiento y comportamiento de los planes de viajes y transportación de pasajeros en relación con el año anterior, situación de las bases y talleres, atención al hombre y el ausentismo y su incidencia en el nivel del servicio prestado.

En el caso específico de los autos, un punto de atención por los diputados será el funcionamiento de estos en piqueras de hospitales, terminales de pasajeros y otros lugares de gran demanda, así como la organización y control

sobre la labor de los taxis libres y del servicio de recogida.

Mientras, entre los asuntos a examinar en los ferrocarriles figura el cumplimiento de los itinerarios, estado e higiene de los coches de pasajeros y la situación de las estaciones ferroviarias.

En relación con los servicentros se valorará la situación del servicio que brindan en el territorio, los problemas con los horarios de funcionamiento y disponibilidad de gasolina especial, entre otros aspectos.

Entre las entidades que serán visitadas están Omnibus Nacionales y Urbanos, de Ciudad de La Habana, Navegación Mambisa, la fábrica de ómnibus Evelio Prieto, de Guanajay, y la Reconstructora de Villa Clara.

También la Empresa División Centro Este de los Ferrocarriles y los Talleres de Locomotoras y Vagones de San Luis, en Santiago de Cuba.



Gregorio Pérez, despedido de las rutas 13 y 87 (al centro) expresa su preocupación de que en ómnibus cada vez hay menos mecánicos.

dad de La Habana, nos acompañó en nuestro recorrido por diferentes terminales de la capital, y al concluirlo accedió a ser entrevistado.

—Todos conocemos que el servicio de ómnibus urbanos en la actualidad es malo, ¿qué significa eso para usted?

—Más trabajo, más esfuerzo.

—¿Por qué?

—Como se ha explicado más de una vez, hubo atrasos en las contrataciones de pieza y la no llegada en tiempo hizo decrecer el nivel del servicio. También sabemos de nuestras deficiencias subjetivas y de organización que no habíamos detectado antes porque la frecuencia se mantenía aceptable y los problemas no afloraban como ahora. Debemos tener en cuen-

... las piezas correspondientes a ese año, y aunque en 1988 el suministro va entrando a buen ritmo, no es tan sencillo salir de tan profundo "bache".

—Además, existen otros renglones que no están conceptuados como piezas de repuesto donde tenemos serias limitaciones, ellos son neumáticos, remaches cherrys, tornillería, pintura, baterías y otros; es bueno saber que un ómnibus tiene 4 mil 500 componentes.

—Cuando un chofer decide el trasbordo, ¿cobra el salario de ese día sin descuento?

—Cobra completo, pero si comprobamos que trasbordó innecesariamente, ese chofer puede ser sancionado de forma severa.

—¿Qué es de forma severa?

—Puede ir desde cambio de empleo y sueldo hasta la separación definitiva del centro.

—¿Puede el esfuerzo del hombre suplir las piezas?

—No, pero el hombre sí contribuye a atenuar la crisis y ello se demuestra cada día, porque la situación no es aún peor gracias al esfuerzo de mecánicos y choferes.

—¿Dónde se refleja más la ausencia de ese hombre?

—En la plataforma, es decir el chofer. Actualmente hay 500 choferes menos de los que debe haber en la plantilla. Si a esto unimos como uno de los factores que nos está afectando el certificado médico de más de tres días —que es pagado— veremos cómo se afecta el servicio y la economía del país.

—¿A cuánto asciende esa afectación?

—Por ejemplo, en 1987 se pagó por concepto de certificados médicos la cifra de 810 mil 300 pesos, y en el primer semestre de 1988, 483 mil 100. La ausencia injustificada no llega al uno por ciento y la de menos de tres días oscila entre el dos y el tres por ciento.

—¿La ausencia se acentúa el día del cobro?

—Así es, y ello produce una baja en esos días, pero te repito que cada caso va respaldado por un certificado médico.

—En un documento de información a los delegados provinciales y municipales con fecha 7 de septiembre, se dice: "El Gobierno de Ciudad de

La Habana y la Empresa de Omnibus Urbanos con el apoyo decisivo de las instancias superiores, trabaja para el restablecimiento a los niveles planificados y crea las bases para que no se repitan estas crisis de pasajeros en la capital". ¿Cuál es concretamente el significado de tales palabras?

—En primer lugar el Gobierno de la capital se encarga de conocer los déficits de recursos materiales de la Empresa de Omnibus para que esta situación no sea cíclica y con tal objetivo ya se evalúan directivas para el plan 89 en cuanto a piezas y elementos que en general garanticen el funcionamiento del parque requerido.

—La esperanza más inmediata está en la fábrica de Guanajay, que ya entregó este mes los primeros 5 ómnibus y seguirá hasta los 250 de aquí a diciembre. Una vez que la Empresa los asigne a las diferentes terminales, se podrá ir estabilizando el parque de vehículos.

—A lo anterior sumamos un grupo de recursos designados por el Gobierno central, y el hecho de que de 400 ómnibus con roturas en el motor paralizados en enero de este año, ahora hay 240 (es importante tener en cuenta que se reparan unos y se rompen otros). Entonces, sin dar saltos espectaculares, ya en diciembre apreciaremos alguna mejoría.

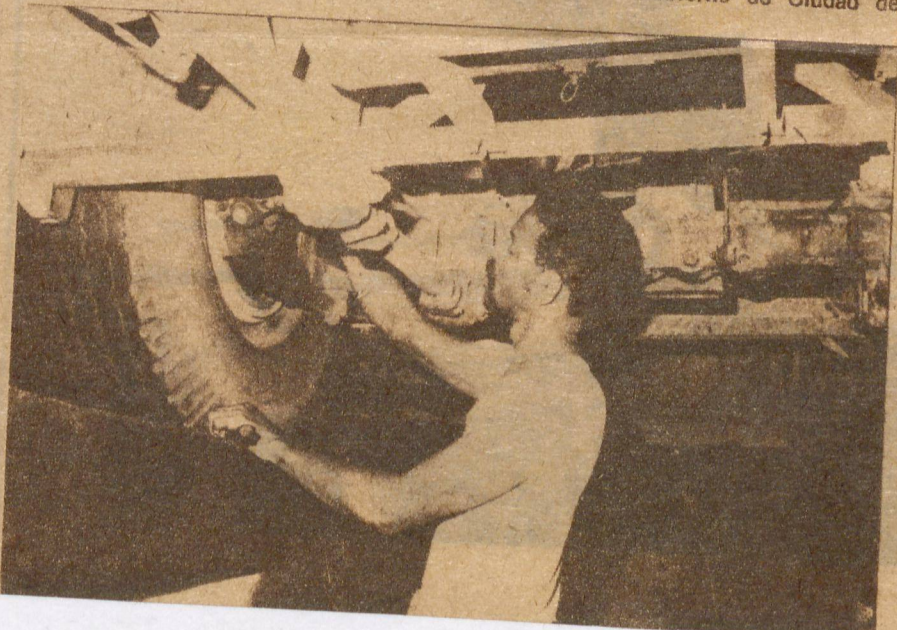
—Otro aspecto importante a tener en cuenta es que los llamados paraderos tienen todos más de 30 años y construimos nuevas terminales. En el último trimestre del año se pondrá en explotación la base San Agustín en La Lisa, que dispondrá de 120 ómnibus con más de 70 articulados; también se comenzará la edificación de otras dos bases: una en el reparto Guiteras y otra en Arroyo Naranjo, ambas estarán funcionando para 1989.

**Recursos aparte**

Como vemos, existe todo un programa para impedir que los ómnibus urbanos tengan otra recaída, pero no queremos dejar de exponer dos importantes reflexiones.

La primera: lo de la ausencia al trabajo los días del cobro avalada por una constancia médica no es exclusiva del transporte urbano, sabemos que se extiende a sectores como la construcción, gastronomía y otros. Esta es una tarea que siguen teniendo delante psicólogos, sociólogos y sobre todo los encargados de hacer cumplir la legislación laboral.

La segunda: insisto o, mejor dicho, me inclino hacia quienes opinan que el sistema de transporte urbano no puede descansar sólo en los ómnibus. Podrán venir miles de ómnibus nuevos y sus correspondientes choferes, pero si esta actividad social no se concibe como un sistema integral donde estén presentes primero el ferrocarril urbano y más adelante el metro, pueden sobrevenir nuevas crisis.



Reynaldo Cruz, jefe de brigada de mecánicos opina: "Eso de faltar al trabajo el día del cobro no es general, depende de la mentalidad y la conciencia de cada trabajador"