

image not found or type unknown



www.juventudrebelde.cu

image not found or type unknown



Hasta el 20 de febrero, 1970 pilotos y propietarios de motocicletas habían solicitado la licencia operativa del transporte de tierra santiaguera Autor: Miguel Rubiera Jústiz/ACN Publicado: 21/02/2021 | 01:55 am

La polémica ruta de las motos

JR emprende acucioso viaje por el tema de la transportación de pasajeros mediante motocicletas en tierra indómita, un asunto con tramos rectos y curvos que ahora transita en apremiante carrera hacia la legalidad

Publicado: Domingo 21 febrero 2021 | 02:05:03 am.

Publicado por: Odalis Riquenes Cutiño

SANTIAGO DE CUBA.— Hace casi un cuarto de siglo enlazan la ciudad sobre dos ruedas; van y vienen en las más diversas direcciones en un viaje único que, desde entonces, no puede abstenerse de la polémica.

Cuando muchos, expertos incluidos, presagiaron que no tendrían futuro, sobrevivieron. Se impusieron a la llegada de los taxis ruteros y los ómnibus articulados; a la exigencia del casco para el acompañante; a las más variopintas fórmulas de control en el expendio del combustible; a detractores, prohibiciones, intentos de legalización...

Firmemente anclado en las innegables ventajas del servicio que presta, el uso de motocicletas para transportar pasajeros en tierra santiaguera es, a estas alturas, más que una singular modalidad del trabajo por cuenta propia (TCP), un sui géneris fenómeno social que continúa retando a autoridades, directivos del transporte y estudiosos de la oriental provincia.

Carrera a los orígenes

Los primeros atisbos del empleo de motos como transporte alternativo, según un enjundioso estudio al que **JR**

tuvo acceso para elaborar el reportaje ¿Ciudad sobre ruedas? (19 de marzo de 2006) se dieron entre 1996 y 1997, cuando los embates del período especial se hacían sentir en el transporte público.

En esta ciudad de abrupta geografía se reportaba entonces un alto número de propietarios de ciclomotores, que en décadas anteriores habían ido a capacitarse al otrora campo socialista y las trajeron como pertenencia.

Cuando el parque estatal de vehículos se redujo de 330 ómnibus y 784 taxis en 1989 hasta unas 30 guaguas y pocos autos en los 90, no fue muy difícil pensar en las motos como alternativa. Donde no llegaban bicicletas o coches (entonces mayoritarios) estas ofrecían un servicio de puerta a puerta las 24 horas. Cuando los altos costos de explotación pusieron límites a la expansión de autos, camiones y camionetas, ahí estaban con sus bajos índices de consumo de combustible y demás insumos.

Comenzó así el despegue de la versión criolla de un fenómeno que internacionalmente se describe como «asiatización» del transporte, pues en muchas ciudades de Asia y África dichos vehículos son usados fundamentalmente como taxis.

Con el tiempo, la bonanza del negocio hizo que se extendiera de la cabecera provincial al resto de la provincia, atrayendo motoristas de todo el país. Hasta hoy circulan motos de Guantánamo, Las Tunas e incluso inscritas en La Habana.

Dos ruedas, mil caminos

Si bien nadie puede decir con exactitud el número de personas trasladadas gracias a las motos en estos años difíciles, su contribución se reconoce como inestimable. Al principio fueron consideradas transporte para «macetas», pero con el tiempo sus bondades las afianzaron en el entramado santiaguero.

«Constituyen el medio que más resuelve para llegar temprano al trabajo, la reunión, la cita», afirma en Facebook la usuaria Silvia Álvarez. Con ella coincide la joven maestra Sandra Godínez: «Las motos son una solución para todo el mundo. La madre que lleva un niño con urgencia al hospital, la enfermera o la trabajadora de gastronomía que terminan de madrugada, la pareja que va al cabaret Tropicana o al San Pedro...».

El trabajador de la construcción Ernesto Chávez lo sintetiza: «Cualquiera con necesidad de ir rápido y que tenga el dinero coge una moto. Te llevan hasta donde quieras, llegas pronto, con cierta comodidad, te dejan en la puerta de la casa y te esperan si lo necesitas, ¿qué más se puede pedir?».

Ni los rigores de la pandemia han conseguido apartarlas de las calles. Más que una marca, cada una es una huella, un camino. Cientos de historias sobre dos ruedas que se entretejen a toda velocidad por largas horas, bajo el sol y hasta con lluvia.

Desde el amanecer se organizan en uno o más turnos de trabajo, y aunque no tienen piqueras oficiales, merodean por céntricos puntos de la urbe: Ferreiro, Plaza de la Revolución, Trocha y Cristina, Carretera del Morro y Calle 3, Ferrocarril, Martí y Cuabitas, Micro 7... donde fácilmente puede accederse a ellas y admirar cómo confluyen en singular ecosistema lo mismo una MZ (ETZ o TS) que una JAWA, las veteranas Júpiter, Minsk y Voskhod y las modernas Suzuki.

Las hay nuevas y remotorizadas, discretas y multicolores, veloces y mesuradas. Diversas son también las historias de sus dueños... y sus pilotos, porque en cifra nada despreciable los conductores no son propietarios, y muchos simultanean esa labor con un empleo estatal.

Algunos llegan al amanecer desde municipios cercanos, adonde retornan en la tarde noche. Los hay experimentados y también jovencísimos, que cada día entregan al dueño una jugosa parte de su bregar, pero al volante se sienten dueños del mundo, pues el negocio les da solvencia y les permite «ligar».

Justo por esas razones ya son parte de la identidad de esta urbe, y no falta quien afirme que si mañana Santiago amanece sin motos, ya no sería la misma: «Sería como quitarnos el calor, los carnavales, la historia, los sisimos...», afirma Alina, una simpática santiaguera con aires de socióloga.

Peligro en la vía

Ventajas y diversidad aparte, esta modalidad tiene también sus puntos en contra. El más fuerte, quizá, es su alta incidencia en el nivel de accidentalidad de la provincia. Desde el año 2004 esos hechos se dispararon, llegando a ser comparables con la primacía de los autos, tendencia que hasta hoy se mantiene, según confirma el teniente coronel Jorge Eliseo Núñez Quiala, jefe de la Unidad Provincial de Tránsito.

«¡Yo no me monto en una moto por nada del mundo...! Aunque tenga el dinero y necesite viajar... ¡Son unos locos!», no se cansa de repetir la profesora retirada Aleida Jerez, quien no consigue desprenderse del recuerdo de su alumna Annia, de solo 16 años, fallecida en un accidente en uno de esos medios.

En 2020 las motocicletas estuvieron involucradas en la mitad de los accidentes reportados, y aportaron el 26,3 por ciento de los fallecidos por esa causa, y fueron los usuarios de la vía con mayor participación en estos lamentables hechos.

Las infracciones más recurrentes son: no respetar el derecho de vía; adelantamiento indebido por la derecha o por el mismo carril; distraerse al hablar por teléfono o conversar con otro piloto; no guardar la debida distancia; no hacer uso de los medios de protección, violar los límites de velocidad, realizar giros en U y no respetar el derecho de los peatones.

Las motocicletas están diseñadas como vehículos de paseo, no como medio de transportación pública, y si se suma que muchos pilotos tienen poca experiencia y estudian solo para obtener una licencia, pueden explicarse esos datos, refieren conocedores.

Las autoridades de Tránsito no se cruzan de brazos: «Hemos trabajado para hacer conciencia sobre la necesidad de estudiar el Código y mantener el buen estado técnico del vehículo, pero al ser ilegales se dificulta la educación vial», explican integrantes de la Comisión de Vialidad y Tránsito.

Contra las motos se levantan también razones ecológicas. Los estudios ambientales realizados por el Centro de Ingeniería del Transporte las incluyen entre los mayores contribuyentes a la polución en áreas céntricas de la ciudad. Su responsabilidad es marcada en el aumento de las emisiones de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos no combustionados (HC) y material particulado en suspensión (MPS) en Enramadas, Plaza de Marte, Garzón...

Furtivos de larga data

Ambos argumentos cuentan, pero la singularidad de singularidades, su punto álgido como sistema de transportación es que muchos ejercen la actividad al margen de la ley. Furtivos de larga data, sentencia Norberto Reyes, chofer experimentado, e intenta explicarlo aduciendo que es difícil probarle a un conductor que traslada un cliente y no un amigo o familiar.

Informes del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en 2006 ubicaban en menos de cinco las motocicletas patentadas. Un análisis diacrónico del fenómeno nos lleva también por los vericuetos que ha transitado el TCP dentro del sector del transporte, pues las valoraciones para el otorgamiento de licencias operativas en cada momento fueron norteadas por criterios y posiciones diversas: No son un transporte seguro. No están diseñadas para eso. Sería poner el transporte santiaguero en manos privadas...

Evaluaciones integrales a favor de la organización de la actividad, en cambio, hacían palpables sus posibles aportes en el plano económico y social, por su apoyo a la transportación, la contribución al presupuesto y la generación de empleos.

Muchos coinciden en que esfuerzos para ordenarlos nunca han faltado, pero las acciones estuvieron más en el campo de lo coercitivo, que al final no resolvieron el problema.

A pedido del titular de Transporte, el Ministerio de Finanzas y Precios aprobó en 2014 la Resolución 216: norma que establece el régimen tributario simplificado específicamente para esta actividad en Santiago de Cuba. También fue beneficioso, en noviembre del 2019, la entrada en vigor de la Resolución 410, que rige el trabajo de transportistas privados, otro intento de oxigenar el desempeño del sector con varias ventajas, como la diferenciación del precio de los combustibles.

Con el primer incentivo, unos cinco o seis años atrás se consiguió el pico más alto de licencias operativas otorgadas, recuerda Rogelio Samada, quien lleva 15 años vinculado a la Unidad Estatal de Tráfico de la provincia: «Logramos legalizar más de mil, pero se fueron desmotivando por diferentes causas y empezaron a cancelar las licencias. Hasta se les vendieron insumos, cuenta el experto, pero después el estado no pudo asegurarlos y ellos se plantaron en la posición de «Si no me dan nada, para qué voy a pagar una licencia».

Pasaje a la legalidad

Según informa el ingeniero Jaime Codorniux Furet, director de la Empresa Provincial de Transporte, en Santiago existen 9 965 motocicletas pertenecientes a personas naturales. Aunque no todas están en condiciones ni sus propietarios dispuestos a prestar el servicio, el dato confirma un amplio universo.

Ante el actual recrudecimiento del bloqueo, la transportación de pasajeros por medios privados juega un papel más activo, asegura el directivo. En el plan de más de 93 millones de pasajeros a mover como acumulado en 2021, los medios estatales estarán en condiciones de trasladar solo 45 millones. El resto deberá acudir a vehículos privados.

Por eso desde finales de 2020, y ante la entrada en vigor de la Tarea Ordenamiento, la provincia apostó por otra estrategia respecto a la transportación por motos, un medio con un peso importante del cual solo constaban 59 licencias operativas.

El primer paso, detalló Codorniu Furet, ha sido implementar una amplia campaña de divulgación sobre las ventajas de trabajar con licencia. Incluso habían visitado 2 290 propietarios de motos hasta este sábado.

De manera diferenciada se han organizado las nueve oficinas municipales de la Unidad Estatal de Tráfico, más otros cuatro espacios en la cabecera provincial (que concentra el 72 por ciento, 7 205 motocicletas), en aras de hacer más expedito el proceso de entrega de licencias, cerrando el ciclo que los legaliza como trabajadores por cuenta propia.

A pesar del fuerte rebrote de COVID-19, varios organismos de la provincia trabajan sincronizadamente (Banco, Fincimex, la Planta de Revisión Técnica (Ficat), la Empresa de Seguros, las direcciones de Salud, la Onat, la Escuela de Conducción Vial, la Empresa de Transporte y la Unidad Estatal de Tráfico) para compactar los 11 trámites necesarios y reducir a 30 o 45 días lo que suele durar más de tres meses.

Además de prestar servicios de forma autorizada —lo cual equivale a operar sin sustos—, los directivos insisten en otros beneficios al alcance de quienes legalicen su actividad, como la cuota simplificada de 250 pesos mensuales como aporte al presupuesto, dispuesta en la Resolución 216.

«Pagarán ocho pesos diarios de impuestos y tendrán derecho a comprar de 80 a 160 litros de combustible en el mes a precios inferiores a los minoristas: cada litro a 14, 15 o 16 pesos, según la categoría. Además, estarán exentos de la declaración jurada y la liquidación de impuestos por ingresos personales», precisa Codorniu Furet.

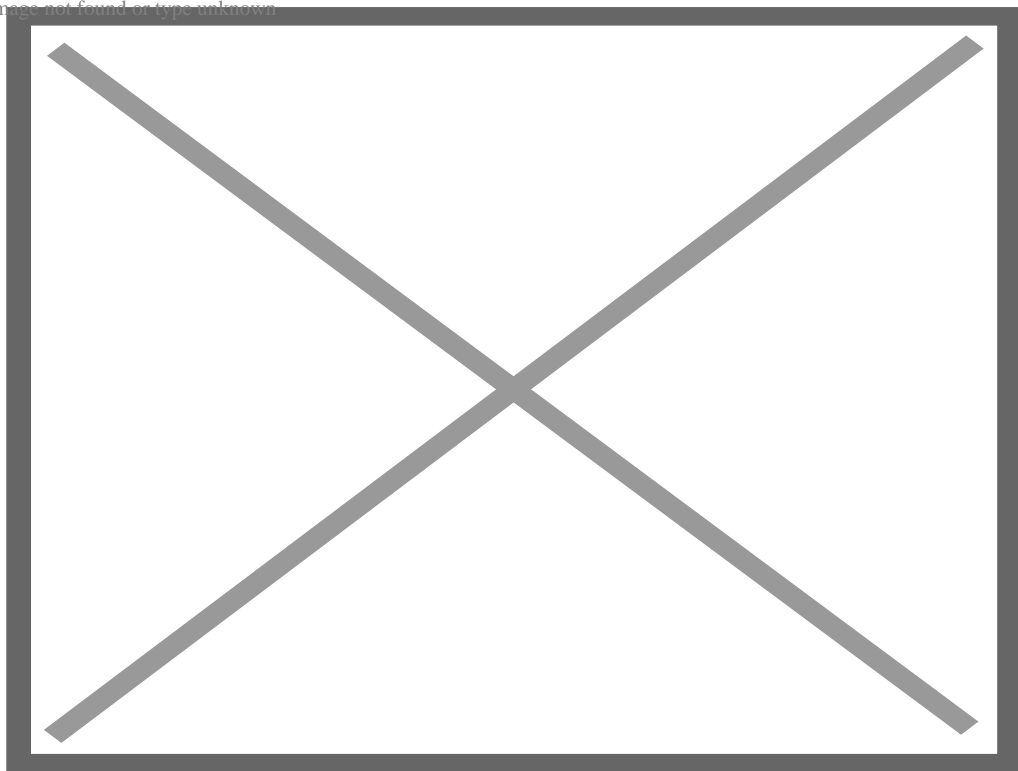
Como adquieren el estatus de TCP, mediante la contribución a la Seguridad Social aseguran su pensión o jubilación, los pagos por enfermedad y otros beneficios. Igualmente habilitan su póliza de seguro por responsabilidad civil, que cubre los daños en caso de accidente u otros eventos, y tendrán derecho a afiliarse a una sección sindical que los represente.

Asegura el Director provincial de Transporte que unos 12 talleres estatales se han certificado para prestar servicios de fabricación de partes, reparación y remotorización, y recalcó la atención diferenciada que se da a las motocicletas en cuanto a la importación de cantidades importantes de piezas como motores, neumáticos, baterías y otros insumos necesarios (kits) para su modernización, que si bien se expenden en el mercado en MLC, son una opción no disponible para otros tipos de transporte. Ese costo, aclaró, será incluido en la ficha de la actividad a la hora de adoptar decisiones, como las tarifas del servicio.

«Ojalá esta vez sí consigan ordenarlas». «Que las nuevas medidas sean para agilizar y no para entorpecer la actividad», son opiniones expresadas por santiagueros entrevistados. Como evidencia de que tanto esfuerzo sí ha tenido impacto, el directivo informa que hasta el 20 de febrero, 1 970 pilotos y propietarios habían iniciado el proceso para obtener licencia operativa, y a 99 ascendía el número de las ya otorgadas.

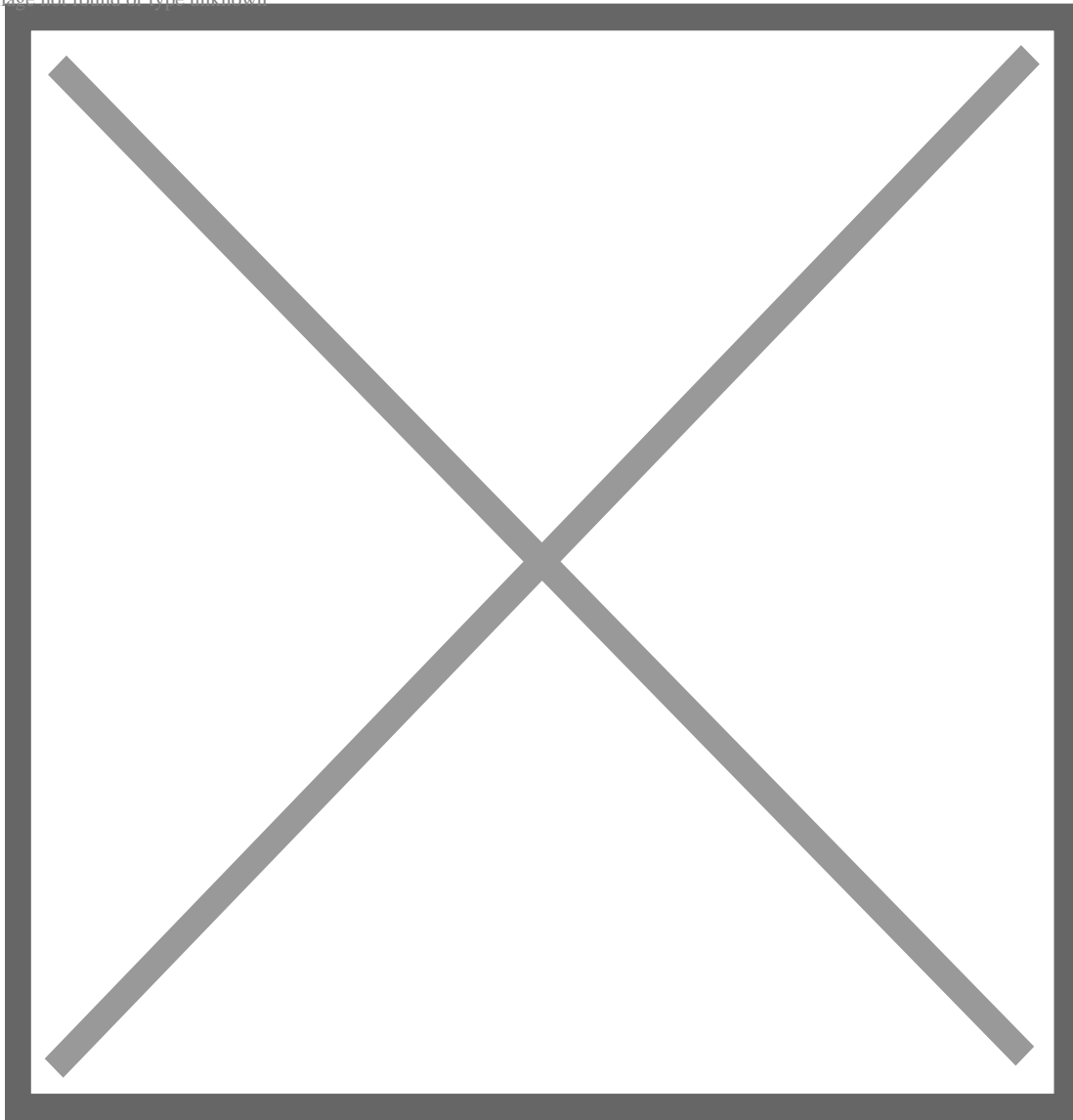
Para Rogelio Samada Rubio, jefe de la Subdirección de Licencias y Operación del Transporte de la Unidad Estatal de Tráfico de la provincia, la afluencia de público en su oficina es claro reflejo de que los implicados empiezan a concientizar el asunto, y aunque es utópico pensar que todos van a sumarse, los especialistas manifiestan su certeza de que esta vez «la tendencia es a crecer».

Image not found or type unknown



La tendencia de las solicitudes es a crecer, afirma Rogelio Samada Rubio, al frente de la Subdirección de Licencias y Operación del Transporte, de la Unidad Estatal de Tráfico.

Image not found or type unknown



La transportación de pasajeros por motos continuará en Santiago de Cuba, pero desde la legalidad, sentenció Jaime Codorniux, director de la Empresa Provincial de Transporte

¿Qué precio tiene el cielo?

Encauzar por los carriles de la legalidad los abusivos precios de los últimos tiempos, que mucho inquietan a los lugareños, es otro de los beneficios que se espera de este ordenamiento.

«Las carreras siempre costaron diez pesos en el área urbana y un poco más en zonas periféricas —asegura Yanet González, usuaria habitual—. Vino la situación con el combustible en 2019, después la pandemia y ahora la subida de los salarios, y los precios están por los cielos, te quieren cobrar 30, 50 y hasta 100 pesos. ¡No hay quien aguante!»

Como la actividad nunca estuvo oficialmente ordenada, en la práctica ha funcionado hasta hoy según oferta y

demanda. Por primera vez se trabaja en la evaluación de tarifas accesibles a los clientes y aceptables para los motoristas.

«Se elaboraron sobre la base de una ficha de costo que tiene en cuenta el escenario actual y el comportamiento heterogéneo en los municipios», explica Jaime Codorniux. «En la cabecera provincial ya se habían definido varios anillos para el servicio de taxis e hicimos un híbrido con eso, con tarifas diferenciadas dentro de la urbe, las zonas periféricas y los poblados. Hoy están en fase de aprobación por el Ministerio de Finanzas y Precios».

JR dará seguimiento a la polémica que, de seguro, despertará esta novedad, pues pasado el tiempo de definiciones y enrumbe hacia la legalidad (que las autoridades han fijado en un mes, más o menos), comenzará a aplicarse lo establecido por la ley.

«No vamos a permitir ilegalidades», sentenciaba la gobernadora de la provincia, Beatriz Jhonson Urrutia, en reciente reunión con la máxima dirección del país, en la que el tema recibió observaciones muy críticas.

A los instrumentos jurídicos para juzgar las violaciones en materia de transporte se suman los nuevos decretos 30 y 31, con fuertes sanciones que, en caso de reincidencia, pueden llegar hasta el decomiso del vehículo.

La expectativa signa el recorrido, pero sobre dos ruedas se avistan certezas: Santiago de Cuba seguirá siendo una ciudad ideal para la transportación por motos, pero en lo adelante, tendrá que ser desde el orden.

Movilidad en cifras:

Según datos aportados por la Empresa Provincial de Transporte en Santiago de Cuba existen hoy 9 965 motos particulares, pertenecientes a personas naturales.

De ellas: unas 3 000 son Babeta, Riga y Berjobina, y otras marcas de menos de 50 CC, que no vienen diseñadas para el rigor de la transportación diaria de pasajeros, y por tanto no entran ni serán aprobadas en el potencial de las que pueden recibir licencias operativas.

POR MUNICIPIOS

Contramaestre: 651; San Luis: 435; Mella: 128; Songo-La Maya: 372; Santiago de Cuba: 7 205 (el 72 por ciento de este parque); Palma Soriano: 826; Tercer Frente: 64, Guamá: 95 y Segundo Frente 189.

Existe movilidad en la ciudad con un número importante de motos que están en el Registro de Vehículos de Guantánamo, Las Tunas, Granma, La Habana y otras provincias.

De las 9 965 motos particulares:

Hasta el 20 de febrero se habían visitado para constatar su disposición de legalizarse: 2 290.

Habían dado el sí de practicar el servicio: 1 695.

Habían iniciado los trámites de solicitud: 1 970, y había subido de 59 (cierre 2020) a 99 el número de los que

contaban con la licencia otorgada.

Según datos de la Dirección Provincial de Tránsito, en 2020 ocurrieron en Santiago de Cuba 531 accidentes; de estos 267 (alrededor del 50 por ciento) tuvo participación de motos.

De los 45 fallecidos por accidentes de tránsito el pasado año en Santiago, seis (el 26,3 por ciento) correspondieron a accidentes por motos.

<http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2021-02-21/la-polemica-ruta-de-las-motos>

Juventud Rebelde | Diario de la juventud cubana
Copyright © 2017 Juventud Rebelde