Del transporte urbano y el lucro impune a la vista de todos

18/03/2016

Algunos cobran el pasaje con el pretexto de agilizar la cola, otros emplean a conocidos como conductores que velan porque todos paguen, mientras hay quienes optan por aprovechar la disposición de pasajeros que, desde su “privilegiado” primer asiento, extiendan su mano fuera de la guagua para facilitar el abordaje por las puertas traseras.

Sea cual sea la opción seleccionada, lo cierto es que un gran porcentaje del dinero recolectado no va a parar precisamente a las arcas de la Empresa de Transporte de La Habana.

Desde octubre de 2014, en las terminales de ómnibus de Santa Amalia y Guanabo se aplica, de manera experimental, una nueva forma de gestión empresarial que contempla el manejo del cobro por los choferes.

El proyecto consiste en que el responsable del ómnibus entregue a la terminal un monto equivalente al plan de recaudación fijado para sus salidas (con idas y retornos), basado en los promedios históricos, lo cual le da el derecho a quedarse con el excedente.

Según declaraciones de Carlos Alberto González, subdirector de Desarrollo de la Empresa de Transporte La Habana, al periódico Juventud Rebelde, están facultados a auxiliarse de un ayudante autorizado para recaudar el dinero, y las únicas rutas donde se puede realizar son: P-9, P-10, P-13, 400, 425, 426, 426 B, 462, 464, 465, 466 y 466 A.

Dicha medida se implementó en aras de incrementar la calidad del servicio, lograr una mayor eficiencia en el uso

de los recursos y estabilizar la fuerza de trabajo, y tras poco más de un año de implementación ha evidenciado resultados positivos, razón por la cual las autoridades políticas y administrativas locales coinciden en extender la experiencia a otras terminales de la capital.

Cumpliendo con la premisa cubana de “sin prisa pero sin pausa”, el plazo para la implementación de estas regulaciones es de dos años; sin embargo, en lo que las condiciones son creadas en cada instancia pertinente, los choferes no aprobados hasta el momento han optado por asumir, a su beneficio, las bondades de la misma.

¿Quién fiscaliza lo que ocurre en los ómnibus cuando abandonan las terminales? ¿Cuánto dinero entregan los conductores por viaje? ¿Qué ocurre cuando abonan menos fondos del requerido?

Resulta complejo controlar las cerca de 700 guaguas que circulan por la capital, y aplicar esta nueva forma de gestión requiere un funcionamiento adecuado de las terminales involucradas, pero ¿debemos permitir violaciones arbitrarias de las regulaciones para el cobro del pasaje mientras se crean las condiciones?

Lo oportuno sería, entre tanto, enfrentar a quienes lucran impunemente y a la vista de todos.