

Transporte urbano en el ordenamiento: ¿qué está pasando en Cuba?

El 2021 comenzó en Cuba con nuevos precios debido a la Tarea Ordenamiento que busca, entre otros objetivos, eliminar el peso convertible (CUC) y subsidios y gratuidades indebidas. El transporte en este proceso no estuvo exento de variaciones, pues las tarifas de transportación local se incrementaron entre dos y cinco veces, un servicio que utilizan millones de cubanos a diario.

La transportación urbana, aquella que se realiza dentro del perímetro urbanizado de las ciudades, aumentó de 0.20 centavos a un peso cubano en todas las provincias, salvo en La Habana que se fijó en dos pesos cuando antes costaba 0.40 centavos. Dichas tarifas aún son subsidiadas en buena parte por el Estado que paga 0.80 centavos para completar los ingresos de las empresas locales del sector con vistas a que sean rentables.

Sobre la capital, Eduardo Rodríguez Dávila, titular del sector, recordó que el pasaje en ómnibus siempre fue superior al de otras regiones del país puesto que las distancias promedio de las rutas son mayores.

Sin embargo, el precio de los ruteros se mantuvo en cinco CUP, al igual que las gacelas, experiencia única de su tipo en el país y que continúa con cinco pesos por tramo, no obstante después de las nueve de la noche funciona por oferta y demanda. Similar sucede en Sancti Spíritus, donde los ruteros que apoyan el servicio básico siguen costando un peso.

Mención aparte tiene el municipio especial Isla de la Juventud, pues el viaje de Nueva Gerona a otras localidades llega a tres y cinco pesos, en dependencia de su extensión. Por los casi 18 kilómetros que separan a esa capital del poblado La Fe hay que pagar tres pesos, en tanto, cuesta cinco el trayecto Nueva Gerona- Mina de Oro, con 32 kilómetros aproximadamente.

Los viajes que son desde las ciudades a zonas cercanas (conocidos como interurbanos) aumentaron a tres pesos, ese fue el caso del tramo Santa Clara-Hatillo, compuesto por 15 kilómetros.

Pese a que el ordenamiento no varió el costo del combustible, los cuentapropistas también aumentaron sus tarifas en la transportación urbana, un aspecto que fue analizado por los gobiernos provinciales, que fijaron un

tope a los precios de la actividad privada ante posibles violaciones e infracciones.

Lamentablemente, las indicaciones no siempre se cumplen. Por ejemplo, los camiones en Santiago de Cuba tienen fijado el precio de 5 CUP, aunque en realidad los transportistas cobran 10 pesos por persona, según informaron los corresponsales de la Agencia Cubana de Noticias en esa oriental provincia.

En la occidental Pinar del Río, el bolsillo de sus residentes puede verse afectado si emplean máquinas particulares a menudo; estas alcanzaron los 60 pesos por cinco kilómetros, por lo que subieron 20 pesos a raíz del ordenamiento, número algo elevado si consideramos la correspondencia entre pasajero/kilometro.

En compensación, según parece, los bicitaxis cuestan 15 CUP por cada tres kilómetros, un tramo que antes no estaba definido y variaba según la demanda.

Otra transportación alternativa y de mayor confort son las camionetas, que en Villa Clara y Santiago de Cuba se establecieron en 10 pesos cubanos, luego de que costasen la mitad.

Utilizados desde la época colonial, los coches de caballo continúan siendo un medio importante a la hora de trasladarse en algunas ciudades del país; el precio del recorrido en Ciego de Ávila es el más alto con seis pesos y en Camagüey, Santiago de Cuba y Las Tunas es de cinco, mientras en Bayamo también puede costar tres CUP.

Con el ordenamiento, hubo transportaciones que elevaron sus precios sin tener en cuenta sus características y el confort. Por ejemplo, la actual tarifa de los coches en Las Tunas es mayor que la de los camiones que cuestan tres y son de tracción motriz.

En cambio, el pasaje en mototaxi, opción que ha ganado importancia en los últimos años, varía según la provincia. La tarifa más alta la tiene Pinar del Río con diez pesos y después Villa Clara y Las Tunas con seis y Matanzas con dos pesos por tramo. En el territorio central solo subió un peso, a diferencia de los tres que creció en "el balcón del oriente cubano".

Al reflexionar sobre las provincias que históricamente han recibido menos dinero en concepto de salario, sobresalen las orientales, argumento que queda demostrado en un artículo de Cubadebate, anterior al ordenamiento, donde se constató que "las provincias orientales Granma, Santiago de Cuba, Guantánamo y el Municipio Especial Isla de la Juventud tienen un salario mensual promedio inferior a los 800 pesos".

Al sumar las tarifas vigentes del traslado en maquina (10 cup), camioneta (10 cup), camión (10 cup), motor (10 cup) y coche (5 cup) en Santiago de Cuba la cifra es de 55 pesos, alta si consideramos que con la reforma salarial el menor ingreso que recibe un trabajador son dos mil 100 pesos mensuales y mil 528 los jubilados, un dinero que tiene que suplir otras necesidades básicas para la subsistencia, como la alimentación.

Hace poco, el ministro de Transporte explicó que los nuevos precios están en correspondencia con los costos actuales (de materia prima, combustible y salarios).

Los gobiernos territoriales, de conjunto con el Mitrans, tendrán la responsabilidad de exigir a los cuentapropistas el cumplimiento de las tarifas dispuestas y continuar atendiendo las dudas y quejas de la población.

Así las cosas, el actual precio del transporte público no provocó grandes sobresaltos al incrementarse por igual en todas las provincias, pero el cuento es otro si hablamos de la transportación privada. Tarifas desproporcionadas y que no corresponden con el confort y las características del vehículo, además de violaciones en los montos dispuestos, marcan el actuar de un servicio particular que sirve de contrapeso a un sistema estatal que no supe la demanda de la población.

(Tomado de CubaSí)