

## TRANSPORTE AUTOMOTOR

# Cargas demoradas: más pérdidas a la economía

**Las empresas transportistas del MITRANS dejaron de mover, en el pasado año, 675 mil toneladas de mercancías debido a demoras en las operaciones de carga y descarga de sus camiones**

**MAYLIN GUERRERO y RANDY GARCÍA**

**A** PESAR DEL notorio impacto que va alcanzando el ferrocarril dentro de la estructura de las transportaciones de cargas del país, el movimiento de mercancías a través del parque automotor continuará siendo una actividad necesaria, principalmente como complemento del primer medio.

Sin embargo, para que el trasiego de cargas por carretera se efectúe con total eficiencia, se deben eliminar algunas irregularidades que el pasado año provocaron significativas pérdidas a la economía nacional.

Los esfuerzos deben dirigirse, sobre todo, al cumplimiento de la rotación de los camiones, indicador que describe el recorrido del vehículo en un periodo de 24 horas, en dependencia de la cantidad de mercancías a transportar.

Antonio Ramos Rodríguez, director de Transportaciones de Carga del Ministerio de Transporte (MITRANS), explicó a **Granma** que la rotación de los camiones se comportó el pasado año por debajo de lo planificado, pues al dividir la cantidad de viajes por vehículo que debían realizarse entre los días del año, el indicador tenía que marcar 1,25, y solo fue de 1,06. Por esta causa se perdieron aproximadamente 15 días de trabajo, dejándose de cargar 675 mil toneladas.

El funcionario señaló que el incumplimiento de la rotación se debió principalmente a demoras en los tiempos de



A pesar de los contratiempos, los camiones transportaron mayor cantidad de carga en relación con el 2010. FOTO: ALBERTO BORREGO

carga y descarga de los camiones del MITRANS en instalaciones de entidades a las que prestan servicio. "La mayoría no tiene creadas las condiciones para realizar estas operaciones al no contar con turnos de trabajo que respondan las 24 horas del día".

Los organismos con más incidencias son los que trasiegan la mayor cantidad de mercancías. Entre ellos el funcionario mencionó los ministerios de la Agricultura, de la Industria Alimentaria, del Comercio Interior y el antiguo del Azúcar, actual Grupo Azucarero. Menos irregularidades tuvieron Salud Pública, la Indus-

tria Sideromecánica y las empresas del Poder Popular.

“El Ministerio de la Agricultura, por ejemplo, tiene almacenes en lugares muy aislados y cuando llegan los camiones en horarios nocturnos, con frecuencia se quedan cargados porque no hay personal para el descargue. Ello impide que el conductor complete el recorrido en el periodo planificado, y en no pocas ocasiones busca que una base cercana para asegurar la carga, con el gasto de tiempo y de combustible que eso implica”.

Las entidades tuvieron que facturar, por las operaciones de sobreestadía,

más de cuatro millones 600 mil pesos que no estuvieron contemplados en su presupuesto, indica Ramos Rodríguez. Aun así, el MITRANS no pudo compensar el tiempo en que los vehículos estuvieron paralizados, dejándose de ingresar ganancias por este concepto.

Como resultado, los transportistas también resultaron perjudicados, al no poder cobrar la totalidad del salario por falta de horas de trabajo productivo, explicó el directivo.

Las entidades especializadas en transportaciones de carga por carretera del Ministerio de Transporte: el Grupo Empresarial de Camiones (UECAM), Transcontenedores y la Empresa de Transporte de Alimentos a Granel, presentaron en el 2011 un 61 % de disponibilidad técnica, del 63 que estaba previsto.

Tal situación también incide en la eficiencia de esta actividad. Sin embargo, "pudo haber demoras por roturas o causas inherentes a nuestras empresas, pero no fueron determinantes", precisó el director de Transportaciones de Carga del MITRANS.

Durante el año en curso, los camiones de estas empresas deberán realizar tres viajes cada dos días (1,5 diarios) para mover alrededor de 12 millones 970 mil 600 toneladas de cargas planificadas. A juicio de Ramos Rodríguez, el reto no solo pertenece a quienes ofrecen los servicios de transportación, sino también a aquellos que los contratan, quienes deberán ganar más en control y exigencia en cuanto al tiempo establecido para las operaciones.

# El aula sobre una combinada

**DILBERT REYES RODRÍGUEZ**

MABAY, Granma.— Todavía tienen algo de inocencia adolescente, casi infantil, cuando por ejemplo, le silban a un gran remolino de viento formado de repente en el cañaveral recién cortado: “Porque eso le da fuerza y después lo deshace”, dice uno de los muchachos; sin embargo, más se les nota la intranquilidad y el brillo de los ojos cuando el instructor les pasa el timón de la combinada o del tractor acompañante.

“Conducir es lo que más nos gusta, aunque dominamos los seis puestos principales del pelotón”, afirma a **Granma** Yasmani Carrasco.

Durante los 99 días de zafra, el corte mecanizado de caña será la cotidianidad de los 21 alumnos de tercer y cuarto años de la especialidad de Explotación, Mantenimiento y Reparación de Maquinaria Agrícola, perteneciente al centro mixto José Francisco Costa Velázquez, del poblado bayamés de Mabay.

Dos combinadas KTP-2, tres tractores con diez carretas, y una cocina-comedor-enfermería; conforman el aula anexa que garantiza parte del relevo de la fuerza laboral a una comunidad eminentemente azucarera.

“Conductor de combinada, del tractor de movimiento o de tiro, operario de la KTP, ponchero, computador

y mecánico de implementos”, enumera sin pausa Arturo Noa, de 18 años, cuando se le pregunta por los seis puestos que rotan durante el aprendizaje práctico, “...y ahora mismo le podemos demostrar cualquiera”, asegura en nombre de todos.

Según dijeron, poco se diferencia la rutina de ellos a la de cualquier otro pelotón, aunque son inviolables los minutos de intercambio matutino sobre el acontecer noticioso o la evaluación de los indicadores económicos hasta la fecha.

“Llevar a punta de lápiz los números diarios, analizar en detalles cualquier retraso, es también una prioridad aquí, porque es un modo de fomentar en el alumno la cultura económica que necesita la nación”, señala Alfonso Sosa, jefe del pelotón.

Por su juventud, Yuri Ramón parece otro alumno, pero es el instructor que hasta hace poco fue estudiante, y de tanto gustarle el oficio se quedó en el pelotón.

“Me complace enseñarles lo mismo que yo aprendí, y hasta algunas mañas. Sé cuales son sus gustos y eso lo aprovecho en las clases. Cuando los veo emocionados me recuerdan a mí y, sobre todo, es bueno verlos tan jóvenes y formándose como hombres útiles. En este pueblo rodeado de caña hay muchos muchachos que pudieran hacer lo mismo, y estos 21 son un buen ejemplo”, valora.



Los jóvenes pasarán los 99 días de zafra en el pelotón.

FOTO: ARMANDO CONTRERAS TAMAYO

Entre el grupo destaca Karelia, de tercer año, quien aseguró no tener ningún prejuicio por ser la única muchacha y, como los demás, confirmó su preferencia por la conducción, así como el deseo de quedarse trabajando en el pelotón de la escuela una vez graduada.

Al timón del tractor, o engrasados mientras de muestran conocer cómo se repara la manguera de la combinada, pasarán los días de la zafra; excepto los minutos del descanso que les permitirán reposar o silbar a los remolinos; sin quizás saber que la sociedad ya les distingue y agradece por haber escogido ser hombres y mujeres especialmente útiles en el mañana.