

La ruta desviada de los triciclos eléctricos

Sobre esos equipos descansa una parte de la movilidad de los pasajeros urbanos en Sancti Spíritus; sin embargo, el servicio funciona en medio de un conflicto por ordenar: los altos precios y la ilegalidad en que incurre la mayoría de los propietarios

José Luis Camellón Álvarez

Al paisaje de la vialidad urbana de Sancti Spíritus se incorporó en los últimos años el triciclo eléctrico, un medio de transporte llegado por vía de la importación o de la compra en MLC, que encaja como anillo en esta época de escasez de combustible. El triciclo eléctrico tiene —junto al de combustión interna que cobra menor precio— un protagonismo singular y, a pesar de resultar una alternativa cara, es muy utilizada para el traslado dentro de la ciudad.

No obstante, el útil servicio funciona en medio de un conflicto sin encarrilar: los altos precios que cobran y la ilegalidad en que incurre la mayoría de los propietarios a la hora de transportar pasajeros sin tener la Licencia Operativa de Transporte para ejercer la actividad, violación que trae aparejada la no contribución monetaria al Estado.

El asunto pudiera parecer tan sencillo como manejar el triciclo eléctrico, pero el hecho de circular sin la debida autorización ha sido una burla a la legalidad establecida para ejercer la transportación de pasajeros, un desorden que paga el pueblo en altas tarifas.

Escambray rodó por el carril de los triciclos eléctricos siguiendo una pauta: oír diferentes puntos de vista y, desde el kilómetro cero, adelanta dos observaciones: que las partes estatales declaren creadas las condiciones para la legalización no quiere decir que esos pasos siempre funcionan bien, son eficaces, sea rápida la atención y se conozca el camino para transitar el proceso.

La otra: nadie debe ejercer la transportación al margen de lo establecido, mucho menos esquivar el fisco. El triciclo no es solo una forma de empleo e ingreso personal, y bien se sabe que deja buena suma de dinero; por encima de todo están la seguridad vial y la vida de las personas que lo usan; por cierto, muchas veces forzadas por la necesidad o la falta de otro transporte, como dice Laritza Méndez Obregón, en la cercanía del Hospital Provincial: “Los cojo con frecuencia, la movilidad es buena, pero se pasan en el cobro; voy para la salida de Colón, nunca

me cobran menos de 300 o 350 pesos; si no fuera el triciclo, ¿cómo llego a mi casa?”.

REGLAS DEL TRANSPORTE

Casi debiéramos aplaudir la inserción del triciclo eléctrico en el esquema de la transportación pública —también al de combustión interna— porque, según voces autorizadas del sector, entre ambos medios mueven hoy alrededor del 80 por ciento del pasaje urbano de la ciudad. Mas, el aplauso se acaba cuando llega la hora de pagar, casi siempre precios tan desmedidos que taladran el alma.

Valga aclarar que el triciclo eléctrico es un medio legal, bien sea importado o vendido en tiendas en MLC. Los primeros formatos respondían al diseño de transportación de cargas, después llegaron otros modelos compatibles con el traslado de pasajeros. Desde su aparición, el Ministerio de Transporte identificó en ese parque una capacidad de transportación y autorizó convertir el triciclo eléctrico de carga en un medio de traslado de pasajeros si se cumplen los pasos y los mismos requisitos de un vehículo de combustión.

Así nació en Sancti Spíritus esa opción, pero la legalidad quedó en el andén. Tal vez nadie imaginó que a la vuelta de cuatro o cinco años la presencia del triciclo eléctrico en las calles espirituanas se tornaría tan numerosa como descontrolada su circulación. Solo la cadena de Tiendas Caribe —la que más lo ha comercializado en el territorio— reporta la venta en MLC de 467 medios de diferentes marcas; por otra parte, en los archivos del Registro de Vehículos aparecen inscritos con matrícula 561. No obstante, las autoridades de Transporte admiten que, en la práctica, son muchos más, esa última cifra pudiera estar duplicada... ¿y quién sabe?

“Cuando el triciclo se incorpora a la vía empiezan a aparecer violaciones, porque comienzan a ejercer la transportación de pasajeros sin realizar la tramitación requerida. Se autorizaron a brindar este servicio, pero cumpliendo el procedimiento establecido, porque desde el punto de vista técnico no es lo mismo transportar cargas que pasajeros. La proliferación de medios ha sido tan grande que se ha producido cierta impunidad, ha faltado el enfrentamiento efectivo, hoy conviven legales con ilegales y muchos andan, como se dice, por la libre”, señala Carlos Hernández Roque, subdirector de Operaciones en la Dirección Provincial de Transporte.

¿Por qué se ha llegado al punto de convivir y tolerar la masiva circulación de triciclos eléctricos para el traslado de pasajeros sin la debida autorización y acribillando al pasajero con el precio? Si ese medio no necesita combustible, ¿qué justifica cobrar tarifas tan altas? Aun cuando estén creadas las condiciones para facilitar el trámite de la licencia, ¿no habrán faltado a las partes estatales involucradas más rigor en la inspección, rapidez en los pasos, mayor intercambio con los porteadores, información y divulgación sobre este proceso?

BACHES EN EL CAMINO

De acuerdo con la información de Hernández Roque, en un primer momento hubo demoras en la asignación de matrículas (chapas) a la hora de la inscripción en el Registro de Vehículos porque estaban las capacidades limitadas; por otra parte, se alude desconocimiento en esos conductores de triciclos, y refiere como el factor de más incidencia en esta problemática el no cumplimiento de los requisitos para obtener la Licencia Operativa de Transporte; por ejemplo, tener tres años de experiencia con licencia de conducción.

“Los triciclos eléctricos se han vuelto un



Estos equipos requieren Licencia Operativa de Transporte para trasladar pasajeros. /Fotos: Vicente Brito

medio útil, lo que es necesario ordenar este servicio y exigir que todos circulen de forma legal; cuando se transportan pasajeros de forma profesional se adquiere una responsabilidad en la vía para la cual el Estado da una licencia de forma discrecional. Ahora llegamos estos medios, violan lo establecido y tiran pasaje sin autorización”, subraya el directivo.

Además de que Transporte admite posibles demoras en los pasos del proyecto técnico y de la certificación en los talleres donde se realiza la conversión de carga a pasaje, salen a relucir otras irregularidades alrededor de la nueva modalidad: porteadores sin licencia de conducción o los tres años de experiencia; circular sin matrícula, usar el medio para mover personas sin hacer la conversión de carga a pasaje; violaciones de tarifas; desorden en el arrendamiento del triciclo; al estar ilegales no se subordinan a la piquera ni a una ruta como debiera ser y no contribuyen a la Oficina Nacional de Administración Tributaria.

En un reciente encuentro de Transporte con una representación de dueños y choferes se pactaron acuerdos para viabilizar los trámites con vistas a facilitar el acceso más rápido a la licencia operativa.

“Los convocamos a que acudieran todos a la Unidad Estatal de Tráfico (UET) para atenderlos y ver individualmente qué le falta o necesita cada caso. Les aseguramos que tendrán toda la prioridad y apoyo; solo se han presentado seis. Para tener una idea de la magnitud que alcanza la violación de los triciclos eléctricos que trasladan pasajeros sin estar autorizados, podemos decir que solo nueve tienen otorgada la Licencia Operativa de Transporte”, declara Arlide Torres Fábregas, director de la UET.

PARADA EN PIQUERAS

En el parque Serafín Sánchez y en el lateral del Hospital Provincial, Escambray buscó criterios entre conductores de triciclos y pasajeros para conocer, escuchar, contribuir desde la mirada pública a destrabar los caminos que empañan este servicio; también para allanar la ruta hacia la legalidad, mirar gastos, despertar la exigencia y aspirar a que se cobren precios razonables.

Celso Cancio Martín, propietario de triciclo eléctrico desde el 2019, razona: “Trabajé sin legalizarme año y pico, ahora saqué la licencia hace unos 10 días. ¿Por qué demoré tanto? Porque esto lleva una cantidad de papeles tremenda, cuando no falta uno, falta el otro,

hay que ir a tres lugares diferentes, un proceso muy engorroso. Iba hoy, me decían: ‘No, venga mañana’, y así; después estuve dos meses esperando que pasara la información por la computadora y me dieran el permiso. ¿Bajar el precio?, habría que ver, no soy abusador; por esa batería pagué 144 000 pesos, casi el doble de lo que costó el triciclo”.

Pedro Rodríguez Méndez, otro propietario de triciclo eléctrico, apunta: “Estoy legalizado desde hace poco, estuve desde el 23 de mayo del año 2022 en ese papeleo, me cogió una etapa de apagones, atendían solo cuatro casos y no todos los días. Le digo que la conversión de carga a pasaje es muy demorada, no ha sido un problema solo de nosotros. Se habla del precio que cobramos, pero, oiga, el Estado cobra por la gomita del triciclo una salvajada, 74 MLC; igual digo que la legalidad es organización, es lo correcto”.

En el caso de Ángel Arbelo, Escambray encontró otros matices. “Llevo un año con el triciclo, no he podido obtener la licencia operativa porque son muchas las trabas; caminé con los papeles hasta el final, hice el proyecto técnico, pasé el somatón, cuando llegué a Transporte me dijeron que para montar más personas necesito la licencia de cuarta, tengo la quinta, que me vale para dos. Ahí me trabé, tengo que buscar un carro para sacar la cuarta”.

A la piquera del parque llegó Maira Reyes Roque en busca de un triciclo que la lleve al Hospital Pediátrico de Colón. “Soy de Jatibonico, he montado otras veces porque ya no estoy en condiciones de caminar, trato de coger el de gasolina porque cobra menos; si no hay más opción, figúrese, usar el eléctrico, aunque me acribillen”.

Por su parte, Ugandy Morel González, porteador de triciclo de combustión y representante de dos piqueras en la ciudad, puntualiza: “Los triciclos eléctricos se han ido de la mano, muchos no legalizan la licencia operativa porque no tienen condiciones, prefieren seguir metiendo cabeza, es más fácil el reloj que hacer los trámites. Los precios son otra cosa: el de combustión, que es legal y usa combustible, cobra 20 pesos la ruta Terminal Intermunicipal-Hospital Provincial; el eléctrico, ilegal, cobra ese trayecto a 100, 150, hasta 200 pesos. El Estado no está equivocado cuando exige legalidad, equivocado está el que sin licencia de conducción o los tres años de experiencia, sin la autorización y sin pagar la contribución se ponga a transportar personas”.



La población considera muy exagerados los precios de la mayoría de los triciclos.