Advierten transportistas: Las tarifas deben ajustarse porque de lo contrario no será posible seguir trabajando

La posibilidad de la paralización del servicio de transporte público, no la descarta José Luis Trocel, representante del Comando Intergremial del sector Transporte, si no se ajustan las tarifas, recordando la experiencia que ya se vivió los años 2017 al 2019, crisis que llevó a casi la desaparición (quiebra) del 90% de las unidades, lo cual forzó a numerosos compañeros a alejarse de la actividad familiar de toda su vida y a muchos de ellos a irse del país.

Advierte que las tarifas del transporte público no pueden ser fijada en relación a los montos del salario mínimo por qué hay alta inflación, este tiene más de 500 días congelado y es el más bajo de América Latina.

El proceso concatenado de inflación, devaluación, dolarización, recesión (estanflación y default), de emigración forzada (disminución potencial del número de usuarios), la vertiginosa caída de la capacidad de consumo y gasto de grandes sectores de la población en el pasado semestre de este año 2023, lo cual afectó fundamentalmente a ese 67% de los venezolanos que no tiene vehículo propio que, devenga ingresos iguales o muy inferiores a los $250 dólares mensuales y que, generalmente son nuestros usuarios, ya que trabajan en los sectores más complicados desde el punto de vista urbano, topográfico, y atendemos a los usuarios más vulnerables.

“Y esto lo hacemos, refiere Trocel, en un país en el cual las cestas básicas, alimentarias, familiares, superan para estas fechas en más del doble del valor del promedio de los ingresos de la gran mayoría de nuestros usuarios regulares, la cual se establece, por ahora en US$500 dólares por mes. Para Gino Fileri, presidente de la Cámara Nacional de Talleres Mecánicos (Canatame), “Los gastos de mantenimiento completo de un vehículo particular pueden sobrepasar los 1.800 dólares”.

Es evidente que para el dirigente gremial, los costos mínimos para brindar el adecuado mantenimiento a una unidad de transporte público, las cuales tienen mayor uso, desgaste, realizan mayores esfuerzos y requiere, por la naturaleza de su

carga (seres humanos) un mantenimiento mayor, por supuesto son superiores, regulares y eso sin referirlos al monto de reposición, modernización, sustitución de las actuales unidades, las cuales en su gran mayoría se mantienen en funcionamiento dada la gran dedicación, inversión y esfuerzo que realizan sobre ellas, en sus empresas familiares.

“La desproporción en la relación ingreso-gastos del pasaje y el ingreso mensual es un hecho generalizado. Usuarios reportan que se ven obligados a ingeniárselas para buscar ingresos extras porque hasta 90% del sueldo se le va en pasaje”.

“Significa, reflexionó Trocel, que sí el baremo para fijar el monto de las tarifas del transporte público es el valor del salario mínimo en Venezuela que, además, cómo señalan los gremios universitarios tiene más de quinientos (500) días congelado, implicaría montos irrisorios, poco rentables para las mismas, lo cual llevaría a la desaparición forzada de los operadores privados y que, sólo el estado podría intentar precariamente sostener, realizar esté servicio público, lo cual a la luz de las distintas experiencia en la gestión de las empresas de servicio públicos en manos del estado lo conduciría a escenarios poco esperanzadores”.

Subsidio directo al pasajero

Precisó Trocel, que el sector transporte está solicitando la implementación de un subsidio directo para los usuarios del transporte público (Bono de transporte), al igual que suguiere se implementen políticas económicas coherentes, inteligentes, consensuadas que generen una mejora significativa y progresiva de los ingresos de los venezolanos que, a partir de esta fecha se indexe el monto de las tarifas del transporte público (relacione con la divisa de mayor valor que establezca el BCV), y se atienda con transparencia, regularidad y calidad la asignación de los combustibles para el transporte público en Venezuela.

Trocel propone que, ahora que se reinstalaron las mesas del transporte, se avance hacia políticas públicas que coadyuven a la actualización, modernización del actual parque automotor, al establecimiento de programas que restituyan las posibilidades de inversión, financiamiento, se estimule al desarrollo de programas de formación, actualización y mejoramiento profesional de los trabajadores del transporte público, los cuales nos permitiría competir con calidad, costos y servicios con nuestros países vecinos en el área del transporte público.

Con información de El Impulso