

en el sistema de boletaje el usuario se convierte en cómplice del chofer al devolver el boleto. Este problema es generalizado y el monto de lo sustraído asciende a entre \$200.00 y \$500.00 pesos diarios por operador.

- Ausencia de cursos de capacitación para los operadores.

De esta serie de problemas algunos resultan efecto de otros. Hemos intentado presentar la visión de los concesionarios con respecto a su propia problemática.

En la conclusión ofreceremos nuestra visión de la problemática al aportar una jerarquía según problemas genéricos y problemas derivados.

#### B. Trabajadores.

El estudio de campo de los trabajadores del transporte urbano se abordó por medio de una encuesta dirigida a 10 de 26 representantes sindicales de los trabajadores de las empresas concesionarias. En este caso se utilizó un cuestionario de siete preguntas específicas. Pasamos a continuación a sintetizar las respuestas a las siete preguntas según el orden en que aparecen en el cuestionario.

1.- "Cuál es la situación actual del transporte público de pasajeros en el Area Metropolitana de Monterrey?"

Todos los entrevistados coincidieron en que la situación está sumamente deteriorada, señalándose entre los problemas principales los altos costos de operación en general, las bajas tarifas y, lo que es digno de notarse, problemas de personal: falta de competencia y responsabilidad, alcoholismo, ausentismo e incluso poligamia.

2.- "Cuales son los principales problemas del transporte y cuáles son sus causas?"

En esta pregunta existe también coincidencia general en el sentido de que los problemas principales son los altos costos de operación y la reducción en el pasaje, ambos combinados con la actual crisis e inflación. Otro problema muy importante es la vialidad de rutas y las exigencias de los tiempos de recorrido, todos estos problemas derivados de la falta de planeación en el transporte.

3.- "Cómo afectan estos problemas a los trabajadores del transporte urbano?"

Los efectos sobre los trabajadores del transporte urbano son de dos tipos. Primeramente, los problemas económicos deterioran el salario real de los trabajadores y aumentan el desempleo entre ellos. Segundo, las condiciones de trabajo producen tensión en el operador, que se canaliza hacia el alcoholismo, poligamia, ausentismo e ineficiencia en el desempeño de las labores.

4.- "En qué condiciones están las relaciones obrero-patronales?"

La gran mayoría de los entrevistados declaró que las relaciones obrero-patronales son armónicas, existe entendimiento, desde hace dos años no ha habido huelgas ni paros contra los concesionarios. Sólo dos de los entrevistados declararon que existen pequeñas fricciones.

5.- "Cuáles son sus tareas como representante sindical?"

La defensa del trabajador en cualquier circunstancia es la tarea mas importante de los representantes sindicales. Las "circunstancias" mas comunes son: los accidentes, las faltas de asistencia, robo a la empresa, problemas familiares y gestión de créditos.

6.- "Qué efectos tienen las actividades sindicales en a) Los trabajadores, b) La empresa, c) Los usuarios?"

- a) Los trabajadores: se crea mayor unidad y fuerza para negociación, para protección al trabajador y a su familia. Dos de los representantes sindicales manifestaron que las actividades sindicales, al sobreproteger al trabajador repercuten en una disminución de la productividad.
- b) La empresa: La mayoría manifestó que existe mejor diálogo entre la empresa y los trabajadores. Tres de ellos indicaron que la empresa es afectada negativamente debido a la baja productividad y deshonestidad de los trabajadores y a que la empresa tiene que prestar comisiones para actividades sindicales.
- c) Los usuarios: Según ellos las actividades sindicales no les afectan a los usuarios.

7.- "Cuáles son las causas principales de los conflictos laborales en las empresas del transporte urbano?"

Todos coincidieron en decir que son los bajos salarios y las violaciones al contrato colectivo de trabajo (por parte de los empresarios, las malas condiciones de trabajo y por parte de los trabajadores robo y ausentismo). Se encuentra coincidencia entre la opinión de los empresarios y la de los trabajadores (o al menos sus representantes) en lo que se refiere a la naturaleza, las causas y los efectos de la problemática del transporte de pasajeros y en cuanto a la naturaleza de las relaciones obrero-patronales.

\* C. Permisarios y Rutereros.

Históricamente los permisarios constituyen la última modalidad de empresa de transporte urbano que ha aparecido en el

Area Metropolitana de Monterrey.

Surgen en el año de 1982 debido a que el costo de operación que tenían en las ruterías es igual al de un camión y la diferencia en la capacidad de una rutería a un camión es considerable, por lo que el trabajar un camión es más redituable; sobre todo considerando dicha capacidad en las horas pico. Cabe destacar que, en algún caso por lo menos, cuando una empresa concesionaria ya no tiene capacidad económica para solventar sus gastos ha pretendido ceder sus unidades a sus trabajadores para que continúen prestando el servicio, pero a la fecha se desconoce si este mecanismo se ha puesto en marcha.

La C.I.T.U. concede un permiso a los trabajadores para que presten servicio (de ahí el nombre de "permisionarios") adquiriendo los trabajadores la responsabilidad de respetar un itinerario y la frecuencia de paso correspondiente. Este permiso es concedido por un período de cinco años y es renovable.

Actualmente para operar como permisionario, el interesado debe inscribirse mediante solicitud a una de las centrales (C.T.M., C.R.O.C. o a la C.N.O.P. y contar con una unidad (un camión), por lo menos, en la conciencia de que será él mismo quien operará el camión y que generalmente emplea a otro chofer para cubrir los dos turnos del servicio (tres turnos en algunos casos). De esta manera, al permisionario deberá considerarse en sus dos roles: por un lado, como trabajador y por otro, como empleador de un chofer u operador (que cubrirá el segundo turno, y que generalmente es familiar, tratándose de hijos, sobrinos, etc.).

Es preciso señalar que el camión es considerado como patrimonio y de esta manera el chofer empleado, afiliado también a las centrales sindicales u organismos populares, no gozará

de prestaciones sociales y solo tendrá el beneficio del salario.

Por otra parte la central obrera funge como árbitro en la asignación de vehículos a las diferentes rutas y el gobierno del estado da fe de que el permisionario está autorizado a trabajar una determinada ruta y de esta manera tiene asegurado un flujo de ingresos que le permiten cubrir el compromiso financiero que implica la compra de su vehículo.

Los problemas que con mayor incidencia aquejan a los permisionarios son los siguientes: el incremento de los costos de operación, especialmente el aumento en los precios de las refacciones, que entre 1982 y 1983 ha sido de 120 por ciento en promedio.

Un segundo problema es el de la vialidad, altamente congestionada en las horas pico, la falta de respeto a los señalamientos y la impericia de los agentes de tránsito. Otros problemas consisten en el vandalismo, la falta o el prohibitivo costo de los seguros contra accidentes, y la incidencia de alcoholismo y poligamia.

Los permisionarios proponen, a manera de solución a sus problemas más inmediatos, la apertura de una tienda de refacciones (refaccionaria), subsidios en algunos renglones de costo y crédito blandos para las compras de equipo y refacciones.

Debido a la limitación de tiempo que enfrenta este estudio es necesario postergar un estudio más profundo de la modalidad de ruterías. Lo que se puede mencionar en esta ocasión es lo siguiente: primeramente, esta modalidad en su forma organizativa es similar a la de los permisionarios, es decir, que los ruterías están afiliados a centrales obreras u organizaciones populares, que prestan servicio en rutas determinadas. En cuanto a las diferencias, el ruterío aparece como un-

usufructuario de la unidad, estando ésta a disposición de Gobierno del Estado, en el caso de que no se le dé el uso para el cual se le autorizó el permiso de introducción al país, - esto en la mayoría de los casos, dado que también existen unidades adquiridas dentro del país de las cuales los ruterías son propietarios. La diferencia fundamental estriba en que a los ruterías se les ha asignado la función de "auxiliares del transporte urbano". Sin embargo, en el estudio de campo se encontró que, por lo menos en el caso de las empresas concesionarias encuestadas, las ruterías cubren las mismas rutas de los concesionarios, compitiendo de esta manera con los concesionarios por su mayor velocidad, ausencia de costos fijos, etc.

Se encontró así mismo que los ruterías experimentan los mismos problemas que los permisionarios, es decir, incremento en los costos de operación, dado que las refacciones generalmente son de importación, aumento en el precio de combustible, etc.

#### D. Usuarios.

Con el propósito de conocer la opinión de los usuarios y tratar de averiguar por lo menos en forma tentativa los efectos de la funcionalidad o difusionalidad del transporte de pasajeros sobre la productividad de aquellos usuarios que son trabajadores se recurrió a una encuesta por muestreo de 109 obreros semicalificados empleados de tres empresas manufactureras pertenecientes a tres diferentes grupos de actividad. Puesto que el objetivo principal es realizar una prueba de hipótesis (la relación entre transporte urbano y productividad), se trató de aislar estas dos variables por medio de una homogeneización de las observaciones seleccionando a los trabajadores de un mismo departamento y del mismo turno, siendo todos aquellos obreros semicalificados no propietarios de vehículo particular.

A continuación pasamos a reseñar los resultados de la encuesta.<sup>7/</sup>

En la primera de las empresas, perteneciente al grupo de fabricación de equipo de transporte, se entrevistaron 42 trabajadores. Con respecto al tiempo que requieren para llegar de su casa a su lugar de trabajo, el 67% contestó que hasta 30 minutos, el 19% contestó que entre 30 y 60 minutos y el restante 14% utiliza entre 60 y 90 minutos (Cuadro N°. 7). En cuanto a medio de transporte, el 43% declaró utilizar la pesera, el 31% utiliza camión, el 21% utiliza una combinación de pesera y camión y el resto usa bicicleta o camina (Cuadro N°. 8). El 31% de los entrevistados declaró necesitar transbordar para llegar a su trabajo.

En vista de las limitaciones que enfrenta esta investigación, el único indicador de productividad que fue posible obtener y utilizar es el relativo a las faltas de asistencia. A los trabajadores entrevistados se les preguntó el número total de faltas de asistencia a sus labores durante las dos semanas anteriores a la entrevista. En el caso de la empresa fabricante de equipo de transporte el 64.3% declaró cero faltas, el 16.7% dos faltas, el 9.5% tres faltas y el resto declararon tener una (2.4%) y no dieron dato (2.4%), respectivamente. De los que declararon haber faltado a sus labores el 84.6% indicó que la causa había sido la baja frecuencia de paso de los camiones o las peseras utilizadas para llegar a su trabajo.

Sobre la opinión del transporte urbano el 59.5% contestó que es regular, el 14.3% indicó que es bueno, el 11.9% que es ma

7/ En el Apéndice puede localizarse un formato del cuestionario utilizado en esta encuesta. Por razones de confidencialidad se omite identificar las empresas donde se levantó la encuesta.

CUADRO N°. 7

VIVIENDA

EMPRESA 1: TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO HOGAR-TRABAJO

CONCEPTO	FRECUENCIA ABSOLUTA	FRECUENCIA RELATIVA
Hasta 30 minutos	28	66.7
30 a 60 minutos	8	19.0
60 a 90 minutos	5	14.3
T O T A L: .....	42	100.0

FUENTE: Investigación Directa.