



INDUSTRIA

La cuna de Diana

La Empresa Productora de Ómnibus Evelio Prieto Guillama (Caisa), apuesta por producir más y detener la fluctuación laboral

Por **DELIA REYES GARCÍA** / Fotos: **JORGE LUIS SÁNCHEZ RIVERA**

LA lluvia mantenía en jaque a los trabajadores el día de la visita de **BOHEMIA**. Las filtraciones en los techos obligaron a parar el proceso productivo, “porque los equipos eléctricos no pueden ni oler el agua. Ahora estamos tratando de recuperar el tiempo perdido”, dice el joven Dismary Borrego Barredo, quien labora como soldador-carrocero A en la Empresa Productora de Ómnibus Evelio Prieto, conocida comercialmente como Caisa, en el artemiseño municipio de Guanajay.

El colectivo tiene el propósito de producir unas 600 guaguas para el actual año, cifra que sería récord en las dos últimas décadas, y que sumada al total de las fabricadas desde 2013, cuando comenzó la producción masiva del modelo Diana, alcanzará las 1 200 unidades destinadas al transporte interurbano y urbano en todas las provincias, excepto La Habana.

Estos ómnibus son la principal inversión del país para satisfacer, en lo posible, la demanda de los territorios, precisa el ingeniero industrial Enrique Martínez Hernández, direc-

tor general de la entidad, subordinada al Grupo Empresarial de la Sideromecánica (Gesime), del Ministerio de Industrias.

Aunque la planta fue fundada en 1972, fue en 1980 que se convierte en empresa, dedicada al ensamblaje de ómnibus importados. Con la mira puesta en sustituir importaciones y potenciar la industria nacional, desde 2010 elaboraron el diseño de este tipo de vehículo interurbano, explica el director.

Para su producción, Caisa mantiene encadenamientos con otras empresas nacionales, las cuales par-



Producir un ómnibus de este tipo en Cuba cuesta unos 65 000 pesos, incluidos 41 000 CUC.

ticipan con alrededor del 60 por ciento de los componentes que necesitan las carrocerías de los ómnibus. Otros elementos son importados, entre estos, chasis, motor, puente y caja de velocidad.

“Si tuviéramos que importar los ómnibus como tales costarían más caros. En estos momentos, con las condiciones financieras en que operamos, de créditos a 720 días, uno solo costaría alrededor de 48 000 dólares. El flete por la transportación puede oscilar entre 8 000 y 10 000 dólares, en dependencia de donde provenga. Con los 1 200 terminados en la empresa, hemos ahorrado algo más de un millón de dólares”, explica Martínez Hernández.

El también ingeniero industrial aclara que se necesitan financiamientos a más de cuatro años para poder estabilizar la producción, algo que todavía está en estudio. Para 2017, el plan será de 480 ómnibus, pues mantener el ritmo actual de 600, requiere cambios en los esquemas financieros.



A Enrique Martínez Hernández, director general de Caisa, le preocupa el éxodo de los trabajadores hacia Mariel.

En la búsqueda del perfeccionamiento

En Caimito, municipio cercano a Guanajay, la base de transporte público no está prestando servicio a la población. ¿Qué les sucede a las Diana?, interroga la reportera. “Las tres que tenemos están rotas”, responden en expedición de la base.

De contratiempos con el funcionamiento de estos ómnibus también dieron testimonio mecánicos en otras provincias visitadas por **BOHEMIA**, mientras algunos pasajeros se quejaron de que tenían una sola puerta.

Sin minimizar el problema, pero haciendo gala de buen humor, el veterano René Ángel Trastoi Rodríguez, director de los talleres de Acabado de Caisa, asegura que “en los primeros lotes hubo algunas incomprendiciones, no se entendieron bien el chasis ruso y el motor chino.

“Esta fábrica –agrega– hacía más de 20 años que no confeccionaba un ómnibus. En la primera etapa, como parte del proceso de aprendizaje y entrenamiento se cometieron errores que estamos en vías de solucionar en una nueva generación de estos equipos, con chasis certificados por el fabricante y mejor calidad. Como resultado, sabemos que el coeficiente de disponibilidad técnica está por encima del 90 por ciento”, argumenta el director general.

Respecto a la única puerta de las Diana, el ingeniero industrial explica que se construyeron así porque fueron concebidas para un servicio interurbano, con paradas más distantes y un flujo menor de pasajeros. Pero su utilización también en áreas urbanas hizo que se retomara el diseño original, con dos puertas.

No obstante, la fábrica trabaja a solicitud de sus clientes, algunos de los cuales, como Ómnibus Escolares, solicitan una sola puerta, de acuerdo con las características de sus transportaciones.

Más allá de las deficiencias de los primeros lotes, a Trastoi Rodríguez



En las líneas de producción están acogidos al destajo progresivo, por eso es tan importante que no existan interrupciones.

le preocupa la calidad dentro del proceso de fabricación. “Nos llegan los problemas de mecánica, principalmente del taller de enchapado, con operaciones sin terminar. Los carros entran fuera de término y tenemos que hacer proezas para cumplir. La logística y el taller de corte siguen dando dolores de cabeza, también hay rollos con la planificación”, afirma quien, después de tres décadas allí, conoce al dedillo lo que hacen.

Al veterano jefe de Acabado –el día de nuestra visita– le cambió el buen humor cuando supo que la persona encargada de certificar la calidad con que salen los carros de los talleres de conformado no asistió al trabajo por enfermedad, y no había un sustituto.

¿Qué es mejor?

El joven Yadier Corona Jaurei, con la pulidora en las manos, no escatima esfuerzos en sacarle brillo a la carrocería. Seguro, afirma: “Esta es una tarea muy importante. Por eso preferimos hacer, antes que solo ensamblar ómnibus, pues así alcanzamos mayor productividad y sacamos más carros para la calle”.



Para evitar las dificultades iniciales en el acople, ahora los chasis vienen debidamente certificados por el proveedor.

Otros obreros también votan por mantener estables las producciones del patio. En 2015 pasaron buena parte del tiempo ensamblando 140 ómnibus Yutong, y solo 145 Diana, de 340 previstos, debido a la llegada tardía del financiamiento y los recursos. Hacer las dos cosas –producir y ensamblar– tiene implicaciones tecnológicas y organizativas que generan cierta ineficiencia, apunta el director general.

La ventaja de la producción –señala– es que agrega valor, genera más ahorro al país, permite mayor

estabilidad en los procesos y en la fuerza de trabajo. Con el ensamble solamente, por ejemplo, hay puestos sin contenido de trabajo y se corre el riesgo de perder trabajadores.

Con la Zona Especial de Desarrollo Mariel (ZEDM) casi en sus narices, a Martínez Hernández probablemente le resultará difícil frenar la salida de trabajadores de su empresa hacia ese importante polo económico.

“Eso ya nos sucedió en 2011, cuando comenzaron las inversiones en Mariel. Hoy nos faltan alrededor de un centenar de trabajadores. En cuanto abran las nuevas empresas mixtas tropezaremos con la misma piedra, si no resolvemos el tema salarial. Porque no hay empresa estatal que pueda competir con los salarios que se pagan allí”.

A partir de esas realidades, el director sugiere establecer precios y salarios por correlación. “El país fija políticas para determinados sectores, a los cuales se les buscan alternativas. Una solución pudiera ser equiparar los salarios con los del entorno, porque de lo contrario no hay quien contenga el éxodo”.

El directivo reconoce que con la aplicación de las últimas normativas salariales, las resoluciones 17 y 6, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el salario medio creció a 1 500 pesos en julio, pero está muy por debajo de lo que reciben los empleados en la ZEDM.

Mientras activan neuronas tratando de encontrar soluciones a ese problema, los obreros en los talleres siguen, al decir de Yadier, “guapos y faja’os en terminar las guaguas para el pueblo”.



Cuando la demanda es alta, la producción no admite demoras.