



TRANSPORTE PUBLICO EN LA PLATA

Micros viejos y en pocas manos

Más del 70% de las unidades de las líneas municipales que circulan por La Plata supera en un 30% el máximo de antigüedad permitido, pero las empresas conservan la concesión de un servicio que utilizan 250.000 usuarios cada día

Por *Víctor Laurencena, Juan Pablo Corte, Lucrecia Lazzaro, Julia Del Pecho, Damián Mosetti*

En La Plata circulan 52 líneas de colectivos. Cinco de ellas, las 200 y las 300, son intercomunales (se mueven en jurisdicción provincial). El resto, 47 líneas, funciona bajo la órbita de la Municipalidad, con un total de 307 unidades en circulación, según la Dirección de Transporte y Tránsito. De la zona Este son 111; de la Oeste, 108; de la Sur, 47; y de la Norte, 41.

De esos 307 micros, el 72%, supera los 7 años de antigüedad permitidos por la ordenanza n° 7388, por lo que la Municipalidad estaría en condiciones de retirarles la concesión, algo que ya hizo el año pasado con 4 líneas en manos de Línea 18 SRL.

La antigüedad

Según un listado de parque móvil obtenido en la Comisión Nacional de

Regulación del Transporte (CNRT) en febrero de 2009, el 64% de los micros superaba los diez años de antigüedad; y el 87%, los seis; la Dirección de Transporte Municipal fue reacia a brindar esa misma información.

En promedio, las unidades tenían 12 años mientras que el promedio nacional, según la CNRT, era de 8,4. Es decir, en La Plata es un 30% más antiguo que el resto del país.

La normativa que regula el transporte público (la ordenanza N° 7388 y su decreto reglamentario, el 2059/90) establece la antigüedad permitida a las unidades. Ningún vehículo debe superar los 7 años y, sólo como resultado de una situación extraordinaria, puede prorrogarse año a año hasta llegar a los 10, fundamentando dicha solicitud de excepción. Y, según el abogado Daniel Zuccarelli (ex Jefe de Departamento de Planificación y Control de Transporte de la Dirección de Transporte y Tránsito de la Municipalidad de La Plata), "un micro regular de línea no es un caso excepcional". Además, el promedio de la flota de una línea específica no debe superar los 6 años.

La cuenta es muy sencilla: hay que sacar el promedio de antigüedad de las unidades del parque móvil de una línea y, si es mayor a 6 años, no podría circular. En ese caso, hay que bajar el promedio adquiriendo nuevas unidades. Hay que tener en cuenta que los micros circulan casi todo el día, por lo que el desgaste es mucho mayor que el de cualquier vehículo particular.

El antecedente

En mayo de 2009, la Dirección de Tránsito intimó a la Línea 18 SRL -ex concesionaria de las líneas 18, 19, 61 y 62 de la zona Este- a

que renovara las unidades de su flota. Debido al incumplimiento de ésta y otras intimaciones, dos meses después el decreto n° 720 estableció la caducidad de la concesión y les cedió las líneas a la Empresa Línea 7 y a Unión Platense.

Según publicó el El Día, el 6 de mayo del año pasado "fuentes municipales" señalaron que los micros tenían, en promedio, "una antigüedad superior a 14 años". En el artículo 4°, dicho decreto establece que las unidades a incorporarse no deberán tener más de 10 años. "De esta forma estaremos mejorando sustancialmente la calidad de los servicios", habría dicho una "fuente municipal". Sin embargo, en esas líneas existen hoy al menos 6 unidades que exceden dicha antigüedad, e incluso hay un modelo 1991.

"Habría que preguntarle al intendente"

"Son cosas que se escriben, está la intención y después está la realidad", explicó Hugo Osimi, uno de los jefes del departamento de la Dirección de Transporte y Tránsito, ante la pregunta sobre la regularidad en los controles. El decreto 2059 en sus artículos 64 y 65 establece que las unidades tendrán una inspección técnica y una desinfección cada 60 días, trámites complementarios a la VTV anual que todo vehículo debe realizar, público o particular.

El funcionario puntualizó que las inspecciones no se hacen porque no tienen personal, ni recursos. "Habría que preguntarle al Intendente", dijo, y le pasó la pelota a Pablo Bruera. Según Osini, la desinfección, que debería ser cada dos meses, se hace sólo ante las denuncias de los ciudadanos. "Andá a encontrar los vehícu-



Micro de la zona Este con patente RLN165
Modelo 1991





los, y menos cada 60 días", se justificó. También dio conocimiento de que los vehículos deberían tener ascenso y descenso para discapacitados, requisito que no cumplen.

Según Zuccarelli, la VTV (Verificación Técnica Vehicular) por sí misma no sirve, ya que lo único que certifica es que en ese día específico el vehículo estaba en buen estado. A modo de ejemplo, señaló que cuando era funcionario supo de casos de taxistas que cuando iban a hacer la VTV, "sacaban las cubiertas nuevas que tenían guardadas en el garaje de su casa" y luego de la inspección volvían a colocar las viejas. Además, señaló que la única inspección que sirve es la frecuente. La ley de Tránsito (N° 24.449) establece que la autoridad de aplicación debe realizar la VVV (Verificación a la Vera de la Vía) a particulares y al transporte público. Esto implica pedir la VTV y también revisar el vehículo con la posibilidad de retenerlo. O ir a la madrugada a los depósitos y revisarlos, para que no se comprometa al pasajero.

Multas

En un Juzgado de Faltas se pudo confirmar que las líneas municipales implicadas poseen muchos antecedentes de faltas. Suman, desde 2002, 99 infracciones. Los motivos de estas multas son cruzar semáforos en rojo, estacionar mal, no portar cédula

verde, transitar sin licencia ni cobertura a terceros, o no estar en condiciones de funcionamiento.

La línea Este es la más sancionada. Se le labraron 34 infracciones, por las cuales sus responsables sólo se hicieron presentes en cuatro audiencias. Allí se les fijaron multas por 1.803 pesos. Pero aún no fueron pagadas.

A la línea Oeste se la notificó por 30 infracciones, de las cuales se presentó sólo por una, y se acordó una multa por un valor de 1293 pesos. Tampoco fue abonada.

En el caso de la línea Sur, de las infracciones labradas, que fueron 20, sólo se presentó a una, y establecieron un monto por 76 pesos. No fue abonado hasta el momento.

Por último, la Línea Norte sólo tuvo 15 infracciones pero no concurrió a ninguna audiencia, por lo que no se fijaron los montos de las multas.

El sistema

El transporte automotor público municipal está organizado en cuatro zonas: Norte, Sur, Este y Oeste. Cada zona está subdividida en lo que se denomina "líneas puras". Cada "línea" no puede salir de su zona. Tiene su origen y destino dentro de ésta; conectan la periferia con el centro de la ciudad pero no las periferias entre sí, lo que deja a ciertos sectores de la ciudad sin una conexión suficiente.

De las 47 líneas de micros de La Plata, el 90% está en manos de dos empresas: Empresa Línea 7 (además concesionaria de la línea 307) y Empresa Nueve de Julio.

CONCESIONARIOS DE LAS LÍNEAS

ZONA	RAMAL	EMPRESA
ESTE	10, 11, 12, 13, 14, 16, 45, 61, 62 y 80	EMPRESA LÍNEA 7 SAT
	18 y 19	UNION PLATENSE S.R.L.
OESTE	10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 24, 26, 61, 65, 82, 84, 85 y 86	EMPRESA NUEVE DE JULIO SAT
NORTE	10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18 y Rondín	EMPRESA NUEVE DE JULIO SAT
SUR	18, 19, 40, 41 y 80	EMPRESA LÍNEA 7 SAT
	10, 15 y 21	EMPRESA LA UNION SA
PROVINCIALES	202	EMPRESA LA UNION SA
	214	UNION PLATENSE SRL
	273	UNION PLATENSE SRL
	275	EMPRESA FUERTE BARRAGAN SAT
	307	EMPRESA LÍNEA 7 SAT

