



EL ULTIMO DE LA FILA

TRANSPORTE ESCOLAR



Hoy, el transporte escolar es el descarte del transporte público de pasajeros, y si bien se han implementado varias modificaciones a las exigencias técnicas, éstas no logran romper con esta actual peligrosa propuesta.

Desde el año 2005, con la implementación de la Ley N° 1665 de Regulación del Transporte Escolar, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires exige una serie de medidas para los vehículos que serán utilizados como micros escolares: **antigüedad máxima, dos puertas delanteras que no puedan ser accionadas por los niños, portaequipajes interiores antivuelco y telefonía celular o sistema de comunicación.** Además, a partir del 1° de enero de 2006 comenzaron a exigir la **colocación de cinturones de seguridad en todos los asientos de las unidades** destinadas a este tipo de transporte, y a partir de junio les exigirán a los escolares el uso del mismo con sanciones al dueño de la unidad por la no utilización.

Uno de los temas que legisla dicha Ley es la antigüedad límite de 12 años que se permite para el ingreso de las unidades de transporte que van a prestar servicio. Pero también regula que hasta el último día de 2006 puedan transitar vehículos de transporte que se adquirieran con 15 años de uso como transporte público de pasajeros. En otras palabras, los colectivos que todos los días tomamos en la Ciudad de Buenos Aires pertenecen a una flota y ésta debe renovarse según la Ley cuando las unidades lleguen a los 10 años de vida útil, aunque el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires prorrogó la utilización por tres años más.

Según la Ley N°1665, 10 años es una edad donde el transporte de pasajeros convencional debería ser retirado de circulación. Sin innovaciones en su diseño estructural y con un gran desgaste mecánico, estos pueden ser propensos a fallas que desencadenen un accidente de tránsito. Sin embargo, y debido a que un particular no tiene el capital para



El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires exige una serie de medidas para los vehículos que serán utilizados como micros escolares: **antigüedad máxima, dos puertas delanteras que no puedan ser accionadas por los niños, portaequipajes interiores antivuelco y telefonía celular o sistema de comunicación.**





comprar una unidad cero kilómetro, continúan su vida útil en las calles como vehículos de transporte escolar. De esta manera, esta persona adquiere un micro con una década de uso para usarlo mínimamente por otros diez años más en el transporte de chicos que van desde la enseñanza inicial (3 años de edad) hasta los que cursan la enseñanza media (17 años).

En CESVI ARGENTINA realizamos un control y pudimos comprobar que la antigüedad promedio de los vehículos que se utilizan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para transporte escolar es de 12 años y, lo que es más preocupante, el 37 % de los colectivos naranjas supera los 13 años.

Esto no es nuevo y tampoco desconocido. Y no comparemos la situación del transporte escolar de Buenos Aires con los municipios del conurbano bonaerense o provincias del interior, porque seguramente concluiremos en que “en el país de los ciegos, el tuerto es rey...”. En otras palabras, el panorama es muchísimo peor.

Entre las exigencias solicitadas más importantes, encontramos la de poseer en las plazas delanteras cinturones de se-

guridad combinados (de tres puntos) e inerciales y, en el resto de los asientos, cinturón de seguridad de dos puntos o más conocidos como abdominales o de cintura.

Otro requerimiento es que si a los chicos que se ubiquen en las plazas delanteras, con cinturones de tres puntos, les quedaran mal colocados, deberán utilizar sillas de seguridad para niños para evitar lesiones, siendo que en el transporte escolar los más pequeños son generalmente quienes van sentados adelante para un mayor control de la persona que los vigila.

Para evitar lesiones, la Ley N°1665 exige que se coloquen sillas especiales para estos casos en esos asientos. Una inquietud que nos surge es que muchos de los micros van a cumplir con el aspecto más superficial: poseer los cinturones. Pero “técnicamente” hablando, un cinturón colocado en un sector incorrecto o con elementos de sujeción inadecuados (porque uno mismo puede instalar los cinturones para abaratar costos) puede concluir en lesiones para los más chicos.

Para que los padres de los niños que utilicen el sistema de transporte escolar puedan co-



Los organismos que van a controlar que las exigencias requeridas por la Ley se cumplan son el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de Buenos Aires y SACTAS (órgano que controla a las unidades en la parte técnica y verifican a los taxis en la Ciudad de Buenos Aires)

robstar si los vehículos escolares se encuentran habilitados existe un apartado especial en la página del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (www.buenosaires.gov.ar). En ésta se podrá encontrar un listado con los vehículos, sus respectivos dominios, números de habilitación, vencimiento de habilitación (otorgado por el Gobierno de la ciudad de Buenos Aires) y la verificación técnica.

Desde CESVI ARGENTINA realizamos dos revisiones a estos padrones. La primera el 2 de marzo y la segunda el 9. En primera instancia nos sorprendió que 205 unidades de 853 en total, tuvieran la habilitación vencida y 89 próximas a vencer. Asimismo, el 34% del parque estaba fuera de la norma. En la segunda, sólo apreciamos que 30 unidades de 817 tenían la habilitación vencida y 57 se encontraban próximas a vencer. En total poco más del 10% se hallaba fuera de la regla.

Si revisamos las verificaciones técnicas, en el primer reconocimiento encontramos que a 343 unidades de 853 les había caducado y 144 vehículos estaban próximos a vencer, cerca del 57% del parque automotor. En el segundo reconocimiento, de 817 unidades en el listado, 34 vehículos tenían la verifica-

ción técnica vehicular vencida y 136 por caducar, con lo cual prácticamente el total de los vehículos que se encuentran fuera de la norma asciende a un 20%.

Sin intención de generar un estado de psicosis hacia este transporte, creemos que el servicio que brinda el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires al proponer el listado de los vehículos habilitados o no, es inadecuado.

Como primer pantallazo esta información varió de una semana a otra, y al inicio del ci-



clo lectivo estaba desactualizada. Respecto a los números, estos nos reflejan que existen vehículos que no podrían estar circulando en la vía pública transportando menores.

Los organismos que van a controlar que las exigencias requeridas por la Ley se cumplan son el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos de Buenos Aires y SACTAS (órgano que controla a las unidades en la parte técnica y verifican a los taxis en la Ciudad de Buenos Aires). Por último, las autoridades de las escuelas que deberán hacer el papel de control y denunciante.

Al no contar con personal idóneo para realizar el control de las habilitaciones y ante la existencia de abusos por el amiguismo creados durante tantos años de convivencia entre el personal de las escuelas y el de transporte, nos queda la duda de qué sucede si un vehículo que no se halla habilitado tiene un accidente de tránsito y no fue informado por las autoridades escolares a tiempo. **Creemos que, al existir órganos de control, como la Policía o el personal de Tránsito de la Ciudad, estos son los más adecuados para llevar adelante el control de las exigencias, la verificación en el uso de los elementos de seguridad y la correspondiente denuncia ante el caso de un desvío.**

Correcto uso del cinturón de seguridad

Para dar a conocer un correcto uso del cinturón, al de tres puntos (el que utilizarán los niños ubicados en las plazas delanteras de los micros escolares) lo vamos a dividir en dos partes: la pélvica y la torácica. La banda pélvica (como bien dice la palabra) debe ir colocada sobre la pelvis, arriba de las piernas, y no a la altura del estómago. En tanto que la torácica debe atravesar el centro del pecho y pasar por entre el hombro y el cuello. Nunca deben existir pliegues o dobleces en ambas cintas. Por último, quienes los utilizan no deben tener elementos (como celulares, biromes) por debajo de la banda.

Por su parte, el cinturón de seguridad de dos puntos (que utilizarán los niños ubicados en las plazas traseras) debe anclar (como dijimos arriba) en la pelvis, por encima de las piernas y no a la altura del estómago, sin pliegues ni dobleces, y siempre debe estar firmemente sujeto al cuerpo del niño y no quedar holgado.

