



FOTO: ORLANDO RAMOS

Mientras algunos vehículos no acusan un deterioro identificable a simple vista, a muchos otros les faltan al menos los neumáticos, otros ya carecen de cristales y partes de sus piezas de carrocería y unos cuantos son esqueletos de hojalata quemada.

Con este panorama, la OMSA transita por un camino con un destino similar al que ya alcanzaron otras iniciativas de transporte colectivo administradas por el Estado, como la flota de la Oficina Nacional de Transporte Terrestre, las famosas guaguas de Onatrate, conservadas sólo en un merengue de Juan Luis Guerra.

LAS DESAHUCIADAS

Las 150 unidades en operación y las 280 que esta administración clasifica como "recuperables" suman 430. Entonces de las 1032 restarían 602 autobuses, pero si se toma en cuenta que la entidad se descargó de 361, quedan otras 241 pendientes de enviarse al "matadero". *Diario Libre* reveló recientemente que la OMSA ha contratado empresas privadas para la reparación de autobuses. Esto contraviene el hecho de que en la

nómina de la institución figuran nombradas 169 personas como mecánicos o encargados de mecánica, sin contar los puestos de electricistas, electricistas automotrices, desabolladores y pintores y otros oficios relacionados con las reparaciones vehiculares, un personal que todos los talleres contratados juntos no van a alcanzar. La cifra es suficiente para que cada autobús viaje con un mecánico a bordo y que quede un amplio equipo fijo en planta.

Empresas privadas que se dedican al transporte interurbano en guaguas y también para llevar turistas, cuyos ejecutivos prefieren el anonimato, explicaron a *La Lupa Sin Trabas* que esas unidades tienen una vida útil de 12 años, los primeros seis para el transporte interurbano de pasajeros y los restantes para la movilidad en la metrópolis, viajes al aeropuerto o excursiones turísticas. "Después de ese período se revenden localmente o se exportan", explica la fuente, de lo que se infiere que esos aparatos no quedan en absoluta inutilidad al final de ese período de vida útil proyectado. Cuando el gobierno de Hipólito Mejía lanzó el plan de renovación de la flota

de transporte de pasajeros y de carga, el controvertido y escandaloso Plan Renove, su decreto 361 del año 2000 estimaba en 10 años el tiempo de vida útil de un autobús de transporte público. Sucede que las últimas dos flotas que recibió la OMSA fueron los 314 autobuses adquiridos para los Juegos Panamericanos en 2003 y los 102 que llegaron en 2009 como avance de un grupo de 300 que nunca se completó. Quedándole 150 autobuses en servicio, se calcula que estos estarán compuestos por los últimos 102 y unos 38 de los de 2003, que estarán "viviendo" sus últimos días. La OMSA inició 2013 con la movilidad de 83.648 pasajeros como promedio por día, medidos estos como la cantidad de veces que alguna persona aborda una de las unidades. Esta cifra había bajado a 70.080, pero la institución asegura que en la actualidad mueve un promedio de 100 mil por día.

De enero a mayo, las recaudaciones por pasaje se redujeron de RD\$30.1 millones a RD\$27.1 millones.

En cambio, la primera línea del Metro de Santo Domingo, que en el período 2004-2008 se convirtió en la iniciativa

CORREDORES DEL GRAN SANTO DOMINGO

CORREDOR	DESDE	HASTA	DISTANCIA
27 DE FEBRERO	Desde Prol. 27 de Febrero con km. 13 Aut. Duarte	Hipódromo V Centenario, Aut. Las Américas	36 kilómetros
JOHN F. KENNEDY	Desde km. 9 y medio Aut. Duarte	El Tamarindo, Sto. Dgo. Este	24 kilómetros
OESTE	Barrio Hato Nuevo, Los Alcarizos	Haina, vía aut. Duarte y avenida Luperón	22 kilómetros
CENTRAL O MÁXIMO GÓMEZ	Ave. Máximo Gómez, esq. Jacobo Majluta	Centro de los Héroes	19 kilómetros
SUR O INDEPENDENCIA	Puerto de Haina, Km. 13 de la Carretera Sánchez	Hipódromo V Centenario, Aut. Las Américas	36 kilómetros
NACO (CIRCULA EN ANILLO)	Desde Aut. Duarte	Punto inicial, pasando por San Gerónimo, Naco y La Fe	17 kilómetros
CHARLES DE GAULLE	Hipódromo V Centenario	Hasta ave. Jacobo Majluta, por la Charles de Gaulle	19 kilómetros

FUENTE: OMSA

prioritaria en materia de transporte para el entonces presidente Leonel Fernández, movía en diciembre de 2012 un promedio de 111.400 pasajeros por día, de acuerdo con sus memorias institucionales.

Aunque cada vez menos personas se benefician de sus servicios, la OMSA opera con más de tres mil empleados. A finales de 2010 tenía una nómina de 3.762 servidores, ascendentes a RD\$39.2 millones; a principios de 2012 la nómina era de RD\$36.9 millones, con 3.330 puestos, 22 por cada autobús.

"OMSA A OMSA, METRO A METRO"

Aunque el anterior administrador, Ignacio Ditrén, se jactaba en otra publicidad institucional de que la OMSA hacía un complemento indefectible con la otra creación del presidente Fernández, el Metro de Santo Domingo, las operaciones parecen ser más paralelas que confluyentes. La Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) escogió como complemento de las dos líneas existentes del metro a las rutas alimentadoras, para las que el Estado adquirió 90 autobuses, unidades que esa

EMPLEOS MASIVOS EN LA OMSA

PUESTO	CANTIDAD DE EMPLEADOS
Choferes de autobuses	604
Cajeros a bordo	555
Inspectores	221
Mecánicos y enc. de mecánica	169
Cajeros receptores	119
Choferes de planta	114
Lavadores de vehículos	102
Fiscalizadores	74
Radiooperadores	47
Electricistas automotrices	30
Supervisores de caja	22

FUENTE: PORTAL WEB DE LA OMSA

institución dirigida por Diandino Peña mantiene varadas en un solar porque se arrepintió del plan después de que llegaron al país.

Las memorias de 2012 de la OPRET reportan que dentro de su visión de la reorganización del transporte de pasajeros, construyó un corredor vial que une a la carretera Mella, la Autopista San Isidro, la Avenida Ecológica y la Avenida Las Américas para la puesta en marcha de otro corredor de la OMSA. "Este corredor vial, a su vez, permite la descongestión del tránsito de la carretera Mella, preparando así la zona para la próxima intervención del metro en esa vía, como consecuencia de la construcción de las estaciones de la Línea 2B", explica. Agrega que esta facilidad de infraestructura conllevó una inversión de RD\$257 millones.

"OMSA A OMSA, Metro a Metro", decía Ditrén, para sugerir una combinación perfecta entre esas dos iniciativas de tránsito impulsadas por gobiernos del Partido de la Liberación Dominicana (PLD): sólo que una recibe trato estatal de niña mimada y la otra parece que ya vivió sus mejores tiempos. ●