

COLECTIBONDI

1° de Febrero de 2008 | Año 2 - N° 19

<http://www.colectibondi.com.ar>

E-MAGAZINE



Revista Online - Gratuita



Parada
de colectivos

Gobierno
de la Ciudad



**Colectivos en
el Café de los
Angelitos**

Exposición sobre
"Los Bondis"

Pág. 4



Tatsa Renovado

Además de exportar
renueva su diseño

Pág. 3



BernMobil

Una empresa
en Suiza con
muchísima historia

Pág. 14



Indice

Edición N° 19 - Febrero 2008



Nota de Tapa

- Che Bandoneón

- Colectivos en el Café de los Angelitos.
- Tatsa Renovado.
- BernMobil.



Índice - Información Datos útiles



Exportaciones de la empresa TATSA Plaza sale a vender a Latinoamérica



Colectivos: Estrellas de una muestra En el Café de los Angelitos



Foto del Mes Linea 39. Interno 13.



Analizan usar tarjetas en colectivos El boleto magnético



Carrocerías Amplía producción Y además exportarán



El colectivo Articulado Transporta hasta 140 pasajeros



Grupo Plaza incorpora colectivos Articulados y con Aire Acondicionado



Internacional - Suiza BernMobil



Zapping - En el Bondi Entretenimientos



Terminal Efemérides, Frases...



Información



STAFF: Ignacio

Autor de:

- Web Colectibondi
- Fotolog Colectibondi
- Foro Colectibondi
- Blog Colectibondi
- E-Magazine Colectibondi
- Web Linea 39 (No Oficial)
- Fotolog Linea 39
- Web Busescolares
- Fotolog Busescolares



WEB:
Colectibondi: <http://www.colectibondi.com.ar>



CONTACTO:
E-Mail: colectibondi@yahoo.com.ar



INFO:
Diseño en formato A4 para facilitar la impresión.



Registro de Propiedad Intelectual N° 599.752
Prohibida su reproducción sin la autorización de su autor.



Webs Oficiales de Bondis

LOS COLECTIVOS
<http://www.loscolectivos.com.ar/>

C.N.R.T
<http://www.cnrt.gov.ar/>

C.E.A.P
<http://www.ceap.org.ar/>

SECRETARIA DE TRANSPORTE
<http://www.transporte.gov.ar/>



¿Quieres Participar en la Revista?

Si quieres participar en esta Revista Online con fotos, notas o información relacionada con el mundo del transporte público de pasajeros.

Escribinos a:
Colectibondi@yahoo.com.ar

Exportaciones de la empresa TATSA

El grupo Plaza sale a vender ómnibus en Latinoamérica

A tono con el buen momento del sector, la terminal automotriz TATSA -que pertenece al grupo Cometrans-Plaza- cerró el 2007 con dos acuerdos de exportación para vender 70 colectivos a Venezuela y República Dominicana.

Tras haber pasado con éxito las pruebas experimentales, los embarques de los ómnibus hacia Caracas y Santo Domingo se iniciarán en febrero y se espera que la puesta en servicio sirva como "vidriera" para la colocación nuevas unidades en Centroamérica.

Durante el 2007, la terminal industrial ubicada en el partido bonaerense de San Martín logró vender el mercado local unos 200 colectivos que le reportaron casi \$ 50 millones de ingresos.

El nuevo timonel de Tatsa, Jesús Peón (ex director general de Renault Argentina) señaló que "para el 2008, entre las unidades que irán al exterior y las destinadas al mercado interno, apuntamos a fabricar un total de 460 ómnibus, que implicarán una facturación superior a los 120 millones de pesos".



D12. El último modelo de Tatsa que incluye aire acondicionado

Los colectivos para Venezuela y República Dominicana son muy similares a los que se producen para el servicio local. Se trata de los ómnibus urbanos de piso bajo, que tienen capacidad para 35 pasajeros sentados, cajas automáticas, aire acondicionado y espacios exclusivos para personas con movilidad reducida. La única diferencia se encuentra en los motores: los vehículos que van al exterior están preparados para funcionar con GNC, mientras que los de cabotaje se mueven con gasoil.

La empresa Tatsa (Tecnología Avanzada en Transporte S.A) nació a mediados de 2003 y fue reconocida como "terminal automotriz" en diciembre de 2005.

Forma parte de Cometrans, la sociedad de autotransportistas que lidera el grupo Plaza-Cirigliano y que también tiene a su cargo la operación de los ferrocarriles urbanos Mitre y Sarmiento.

Gratis en el local de Rivadavia y Rincón

Los colectivos, estrellas de una muestra en el Café de los Angelitos

Fotos y miniaturas de colectivos se exhiben en el Museo del reconocido Café.

Desde su reapertura, en junio de 2007, el Café de los Angelitos es un lugar de paso obligado para turistas y porteños amantes de la tradición de Buenos Aires. En el amplio salón del subsuelo, la muestra "El Colectivo también es patrimonio histórico" repasa la historia del transporte público automotor en diferentes rincones del país. Pero el colectivo está íntimamente unido a Buenos Aires.

La muestra está organizada por la Asociación Museo del Colectivo, el Omnibus y el Trolebús y funcionará hasta el 3 de febrero. La entrada es libre y gratuita y la visita puede acompañarse con un café en el salón principal.

"La idea es entender que el colectivo es patrimonio y parte de nuestra identidad. Por eso el eje de la exposición es mostrar la interacción del colectivo y la gente", explica Fabiana Grasso, productora de los ciclos culturales de los Angelitos y futura museóloga. Junto a ella, está al frente de la iniciativa Eduardo López, curador del café.

En el confortable lugar se exhiben fotos (algunas cuentan los cambios del colectivo en el tiempo) y objetos como boleteras, filetes, ornamentos y láminas de diferentes épocas.

El recorrido por la historia comienza con la iniciativa de Agustín Llambí y Gothold Frankel, quienes en 1903 pensaron la primera idea de una línea de ómnibus. Las diferentes paradas reflejan variados momentos en la vida del colectivo y la gente.



Joyitas. Miniaturas de los colectivos en una vidriera.

El Museo del Colectivo agrupa a varios coleccionistas, pero no tiene una sede fija. Los objetos de la muestra son propiedad de ellos. Carlos Achával, integrante del Museo, es dueño de ocho colectivos. Otros aportan sus maquetas. En el centro del salón, dentro de un exhibidor de vidrio, relucen reproducciones de colectivos de diversos tamaños y distintos momentos históricos.

En la muestra, que puede visitarse todos los días de 15 a 24, se destaca un afiche con la foto del inmortal Roberto Goyeneche, voz destacada del tango, rememorando su época de colectivero de la línea 219.



39. Transp. Santa Fe



Línea: 39

Interno: 13

Carrocería / Modelo: Itabus Venecia OH 1315 L - SB (Con Cartelera+Ramalera LED)

Foto Tomada Por: Colectibondi - 10-03-08

Lugar: Terminal Chacarita

Este coche pertenece a la línea 39 - Transportes Santa Fe que realiza un recorrido desde Chacarita hasta Barracas. Esta marca de carrocería es la primera que llega a la empresa. En los últimos meses, "La 39" modernizó su parque automotor, adquiriendo unidades 0Km (de carrocerías como Ugarte, La Favorita e Itabus (foto).

Entre las unidades usadas posee en su gran mayoría Eivar OH 1621L.

Casi su totalidad de unidades se encuentran ornamentadas o fileteadas.

Una rareza de la empresa es la adquisición de un colectivo carrozado por Ottaviano (Int. 15) que usaba el Casino de Tigre. El mismo posee un equipo de aire acondicionado.

Ya con 76 años de servicio, la empresa sigue creciendo y renovando sus unidades.

Cambio en el transporte público: posible desembarco del boleto magnético en Capital y el conurbano

Analizan el uso de tarjetas en colectivos

La Secretaría de Transporte se reúne con los sectores para modernizar el pago y contrarrestar la escasez de monedas.

Como consecuencia de la escasez de monedas, que se ha acentuado en los últimos meses en todo el país, los reiterados reclamos de usuarios de las líneas de colectivos de la ciudad de Buenos Aires y de diversos puntos del conurbano bonaerense plantearon un interrogante al Gobierno: ¿podría el transporte público funcionar con tarjetas magnéticas? ¿Sería una solución para aquellos que, a diario, lidian con el problema del cambio para comprar su pasaje?

La alternativa se encuentra en análisis en la Secretaría de Transporte de la Nación. "Se están llevando a cabo reuniones con las cámaras de empresarios del sector, con entidades bancarias [por financiación] y con otros sectores involucrados para conocer los pros y los contras de la idea", dijo una fuente de la secretaría.

Mientras el Gobierno estudia la posibilidad, sin dar precisiones y sin hablar de nuevos subsidios para el sector, los empresarios ya están alertas. "Ahora van a decir que la gente está desesperada por las tarjetas, mientras que en las provincias no se supera el 15% de adhesión. No queremos pensar que de esto surjan negocios", dijo a LA NACION el presidente de la Cámara de Empresas de Autotransporte de Pasajeros (CEAP), Daniel Millaci. Y añadió, en otra dirección: "No lo rechazamos, pero siempre que un banco se haga cargo de los costos, porque para nosotros es una erogación muy grande".

La CEAP representa, entre otras empresas, al Grupo Plaza, que concentra 14 líneas de colectivos en la región metropolitana. Hacia allí derivaron la consulta de LA NACION. En DOTA, otra de las compañías mayoritarias del sector a nivel local, dijeron que los directivos se encontraban ocupados.

Otros empresarios del transporte urbano de pasajeros indicaron, en consonancia con la CEAP, que, para que se realice el cambio, es necesaria una ayuda financiera. "Hay muchas probabilidades de que se concrete, pero necesitamos ayuda para financiarlo, porque sería un costo demasiado grande para nuestras empresas", dijo Luis Delía, gerente de La Nueva Metropól, que transporta a millares de pasajeros en las líneas 65, 194, 228 y Costera Metropolitana.

Según Millaci, hace un tiempo se hizo una propuesta (sin éxito) al Banco Nación para que disminuyeran las tasas de los créditos para llevar a cabo la instrumentación de tarjetas en colectivos. Además, el titular de la CEAP dijo que la idea todavía está en curso: "Vamos a pedir una nueva reunión con los bancos Nación o Provincia. La que proponemos es la forma en que se debe concretar el uso de tarjetas", concluyó Millaci.

La utilización de tarjetas no sólo podría aliviar el padecimiento de los usuarios de colectivos, sino que además el salto a un sistema con más tecnología que el actual contribuiría a descomprimir el caudal de monedas que absorbe el transporte urbano de pasajeros.



--> Viene de Página 6

El sistema de tarjetas, que en la ciudad sólo se utiliza en los subtes (denominado Monedero Electrónico) y en el abono prepago de algunos trenes, cuenta con otra ventaja: contribuye a la transparencia impositiva. En la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) explicaron que "si existiera una tarjeta para todas las líneas de colectivos, cuya recaudación terminara en una especie de clearing del transporte, la participación del sistema bancario daría mayor transparencia para blanquear los ingresos de las empresas".

Otra forma de viajar en colectivo

COMO SON LAS TARJETAS

Plástica o de cartón con banda magnética

Es descartable

Actualmente, tienen precios fijos hasta \$ 0,50

No requiere cambiar las máquinas de boletos actuales

Plástica con chip

Es recargable

Actualmente, su precio varía de \$ 2,00 a \$ 4,75

Si bien son más modernas requieren cambiar los lectores

COMO SE USAN

En Quilmes

- 1 Se compra la tarjeta por un monto fijo en quioscos y puntos de venta
- 2 Una vez agotado el importe se desecha. Si resta dinero insuficiente para un boleto se completa el pago con monedas en la misma máquina

En Mendoza

- 1 Se compra la tarjeta a un valor de \$3 en quioscos y puntos de venta
- 2 Se carga el importe deseado, con un mínimo de \$1,10
- 3 Una vez agotado el importe se recarga

DONDE SE USAN

LA NACION

Un Paso Adelante

Quilmes, Berazategui, Florencio Varela, Pilar y Mar del Plata son las ciudades bonaerenses donde el sistema ya está en funcionamiento. Santa Fe, Rosario, Córdoba, Mendoza, Neuquén, Bariloche y Salta son otros puntos del país donde se usan las tarjetas, en algunos casos desde hace más de una década, con mayor o menor éxito.

Hay tarjetas desechables, de cartón y de plástico; con banda magnética o más modernas, con un chip que funciona por acercamiento a una lectora. Estas últimas tienen un costo adicional que, en general, no supera los cinco pesos. La recarga, según el lugar, puede tener, o no, valores mínimos. Las desechables, en general, se venden por valores fijos.

La ley nacional de tránsito, sancionada en 1994, estableció que, para mayor seguridad, las unidades de transporte urbano de pasajeros que se utilizaran en ciudades con alta densidad de tránsito deben contar con un equipo especial para el cobro de pasajes o tener una persona a bordo a cargo de esa tarea. Esta obligación significó, en casos como el de Mar del Plata, un impulso para la aparición de las tarjetas prepago. El cambio implicaría equipar a todos los colectivos con máquinas lectoras. Otro punto imprescindible a tener en cuenta es la adecuada distribución de los puntos de venta, que pueden marcar el éxito o el fracaso de la medida. Las distintas experiencias servirán como modelos para un plan que en Buenos Aires está cada vez más cerca.

Negocios.

Los fabricantes locales de carrocerías para colectivos amplían producción y suman mercados en el exterior

Metalpar espera duplicar la cantidad de unidades y Tatsa exportará a Centroamérica.

Contrariamente a lo que sucedía diez años atrás, la industria carrocera que provee micros urbanos e interurbanos está conformada por un universo muy pequeño de empresas que lograron sobrevivir a la crisis de 2001 y que hoy toman un nuevo impulso

Es así que mientras que en 1997 existían cerca de 29 fabricantes de carrocerías, hoy en día la cifra se reduce solo a cinco firmas, entre las que se cuentan a Metalpar, La Favorita, Tatsa, Bimet-Corwin e Italbus. A ellas se suma alguna de menor envergadura en el interior del país, sobre todo en Rosario, una ciudad que supo ser el motor del polo productivo del sector.

Ejemplo de la reactivación del sector son las apuestas de empresas como Metalpar, la firma chilena que concentra el 68% del mercado local, según informaron sus ejecutivos, que recientemente realizó un "joint venture" con la empresa brasileña Marcopolo. El nuevo socio apostó a la empresa local invirtiendo u\$s5 millones, que tendrá como objetivo principal incrementar la productividad de la compañía a niveles cercanos al doble de su actual, que representa 1500 unidades.



Tatsa espera ensamblar 460 ómnibus urbanos durante este año.



--> Viene de Página 8

Independientemente de esa participación, Metalpar realizará durante el año inyecciones de capitales cercanas a los u\$s3 millones (contemplados en el presupuesto anual) para realizar modificaciones técnicas, implementación de nuevas maquinarias y la incorporación de empleados con un incremento del 30% para así poder llegar a las cifras de producción pretendidas.

Aunque Metalpar tenga cautivo un gran porcentaje del mercado interno y el chileno, el próximo paso es exportar sus productos a Perú y Ecuador, donde existe una fuerte demanda de carrocerías para el transporte público. Si de apuestas se trata, la local Tatsa, propiedad del holding Cometrans, se encuentra en pleno plan de expansión hacia Latinoamérica. "ceeramos acuerdos con República Dominicana, Venezuela y Perú para exportar unidades a GNC" explico Gustavo Gago, vocero de la firma.

Solo en 2007, Tatsa construyó y vendió un total de 192 unidades, y otras 18 unidades se encuentran en pleno proceso de producción. La empresa tiene su fábrica en San Martín. Virando hacia los números, la facturación durante 2007 asciende a \$48 millones. El 2008 se presenta como un año más que alentador ya que el grupo prevé ventas por \$122 millones y una proyección de fabricación de unidades cercana a las 460.

Rosario sigue siendo el único lugar del país donde se equipan ómnibus de larga distancia y que abastece a grandes firmas de la Argentina.

Allí también soplan nuevos vientos donde crecen nuevas compañías como ArMar Carrocerías y toman nuevo impulso quienes resurgieron con fuerza de la crisis, como Sudamericana, y también se espera la apertura de nuevas industrias en todo el país.

LEY

A pesar de que el mercado se encuentra en franco crecimiento, los empresarios del sector todavía detectan algunas trabas en su carrera por aumentar aún más sus producciones.

"Si bien la Ley Nacional de Tránsito indica que no pueden circular colectivos de mas de diez años de antigüedad, la realidad es que desde la crisis de 2001 se prorrogó esa medida en algunos casos, debido a la incapacidad de las empresas transportistas por enfrentar el costo que produciría la sustitución de unidades" explico Jaime Paredes, presidente de Metalpar.

Si la ley se aplicara, casi el 50% de los colectivos deberían salir de circulación y los fabricantes se encontrarían con una importante cantidad de pedidos.

En la actualidad están autorizados a circular por Buenos aires unidades con hasta 15 años de antigüedad.

Mide 18 metros y ayer hizo su primer viaje por la ciudad.

Sorpresa en las calles por el nuevo colectivo para 140 pasajeros

Es de la línea 132 y va de Flores a Retiro. Tiene cámaras de TV y su chofer dice que es fácil de manejar.

Es enooooorme! ¡El chofer tiene dos pantallitas y lo ve todo! Los timbres también son diferentes, tienen una tecla más linda, como una pelotita roja". Ezequiel (10) describe todo en voz alta. Está sentado en el primer asiento del micro junto a su papá Carlos, que es ciego. Y de esa forma comparte con él la experiencia de viajar en el primer colectivo articulado que circula por la Ciudad, un 132 que desde ayer presta servicio entre Flores y Retiro.

No fue un día más para Luis Pizarro (51), un hombre de Colegiales, divorciado y con dos hijos. Tras 18 años como chofer de Nuevos Rumbos S.A. con un legajo impecable, ayer lo felicitó el presidente de la empresa, Alberto Crespo. Es que a él lo eligieron entre 200 choferes para confiarle un vehículo que costó US\$ 250.000, tiene 18 metros de largo (los normales tienen 10 o 12) y capacidad para 140 pasajeros, el doble que los comunes. Pizarro practicó sólo un día. Y ayer, a las 7.58, se puso tras el volante para el primer viaje oficial, partiendo desde la terminal de Varela al 1600.

Los pasajeros, que subían ensimismados, se quedaban paralizados con la moneda en alto cuando veían el espacioso interior repleto de asientos. "Está bárbaro. Es increíble ver un colectivo como éste acá", atinó a decir Jonathan. "Anda muy suave -evaluó Antonela (5), de paseo con su abuela Nila-. Parece un tren", observó señalando el fuelle que articula al vehículo.



Super Colectivo en acción.

Difícil maniobra del 132 de 18 metros en Paraguay y San Martín, pleno microcentro porteño. El nuevo modelo causó sorpresa en las calles. Puede llevar hasta 140 pasajeros y el chofer lo maneja con ayuda de cámaras de video.

--> Viene de Página 8

Aunque los más sorprendidos fueron los peatones y los automovilistas, que se quedaban con la boca abierta o señalaban con el brazo al ver ese micro que no se terminaba más. Como dos ancianas, que se llevaron las manos a la cara casi con horror. O un hombre en Once, que siguió varios metros al colectivo para curiosarlo mejor.

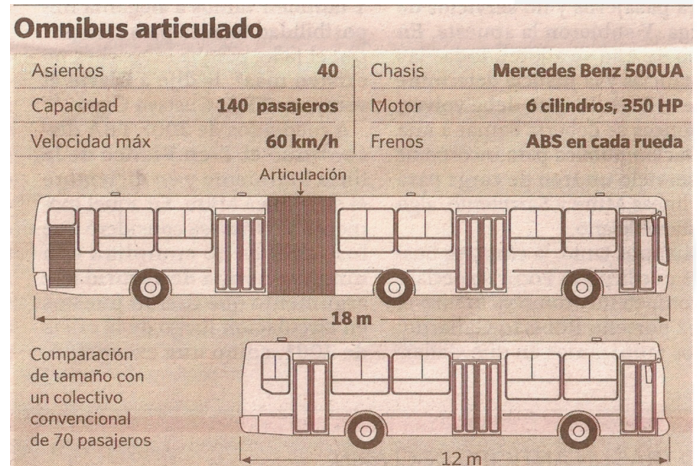
“¿Cómo doblás?”, querían saber todos. “Dobla espectacular”, juraba Luis, haciendo parecer fácil una maniobra que, de afuera, se veía imposible. La prueba de fuego fue en Paraguay y San Martín, y la pasó. “Es igual que con un micro común -contó el chofer-. No necesitás abrirte más, porque al estar articulado, al doblar la parte trasera sigue a la delantera”.

Igual, en cada curva el micro parece partirse y la parte de atrás desaparece de la vista para todos los que van adelante. Menos para el chofer, que tiene dos monitores LCD sobre su cabeza. Uno muestra la parte posterior y en el otro se ve lo que hay detrás en el exterior del vehículo, algo muy útil para dar marcha atrás. Cuando los pasajeros tocan el timbre y se abren las puertas, otras cámaras muestran cómo bajan.

El colectivo jamás quedó cruzado en una bocacalle cortando el tránsito. “Tengo calculados los semáforos y si dudo si llego a pasar, espero”, dijo Pizarro, orgulloso, poco antes de terminar su jornada, casi a las 20.



Desde el Fondo. Así se veía ayer el gigante. Chicos y grandes aprovecharon para curiosar por el pasillo



Primer Colectivo Articulado

Desde la empresa de transporte de pasajeros Nuevos Rumbos S. A. -Línea 132- aseguran que la repercusión de la puesta en servicio del primer vehículo articulado que se incorporó a la flota con capacidad para 140 pasajeros fue más allá: “la demanda es comparable a la de un vehículo de turismo, los pasajeros llaman a la terminal de la empresa para saber los horarios para poder viajar en él y muchos lo hacen con chicos como si fuera un paseo”.

Fuente: Diario *Clarín - La Ciudad* - 02-Febrero-2008 - <http://www.clarin.com/diario/2008/02/02/laciudad/h-06001.htm> (Por: Nora Sanchez)
Diario *Clarín - Autos* - 14-Febrero-2008 - <http://www.clarin.com/suplementos/autos/2008/02/14/c-01606968.htm>

En Capital Federal

Grupo Plaza incorporó colectivos con aire acondicionado y un vehículo articulado

La unidad experimental comenzará a circular en febrero.

GRUPO PLAZA incorporó a su flota, a partir del 18 de Enero de 2008, el primer Colectivo Urbano de Piso Super Bajo con Aire Acondicionado para prestar servicio en la ciudad de Buenos Aires. Este nuevo vehículo diseñado y fabricado por la terminal automotriz Tecnología Avanzada en Transporte S.A. (TATSA), modelo PUMA D12, comenzará a circular como Servicio Expreso en la línea 62 que une en forma circular las terminales ferroviarias de Constitución, Retiro y Once con una tarifa plana de \$ 1.00,-

A este nuevo Colectivo Urbano con Aire Acondicionado frío/calor, Grupo Plaza tiene pensado incorporar durante el próximo mes de febrero 10 unidades más (ya están en proceso final de fabricación en la empresa TATSA) y en todo 2008 se incorporarán entre 80 y 100 unidades de estas características a las distintas líneas del Grupo (aprox. 8 ó 10 por mes). La idea es contar en cada una de las líneas con un 25% del parque móvil de estas características.



Características técnicas (Puma D12)

- Ómnibus de Piso Super Bajo Homologado por Ley 24.449.
- Sistema de Aire Acondicionado.
- Caja de Dirección Hidráulica: ZF Servocom.
- Chasis de estructura autoportante.
- Longitud: 12 mts.
- Capacidad: 87 pasajeros (26 sentados).
- Motor Trasero 6 cilindros: EURO III, 230/270 Hp. DEUTZ.
- Caja de cambios automática de 4 ó 5 velocidades con control electrónico ALLISON.
- Suspensión Neumática de alto confort.
- Sistema de arrodillamiento.
- Rampa automática neumática.
- Lugares especialmente reservados para pasajeros en sillas de ruedas (2) y soporte isquiático.



Características técnicas (Volvo Articulado)

- Sistema de Aire Acondicionado.
- Longitud: 18,5 mts.
- Capacidad: 180 pasajeros
- Motor Diesel Volvo D9A de 9,4 litros.
- Caja de cambios automática 6 marchas, una dirección hidráulica.
- Suspensión neumática y el sistema de frenos es a disco en todos los ejes, controlado electrónicamente por el sistema EBS (Electronically Controlled Brake System, con ABS y ABS-TC).
- El vehículo cuenta con una computadora abordo que posibilita diagnósticos de fallas, controla la temperatura interior y exterior y desarrolla un gran número de funciones.

--> Viene de Página 12

Colectivo Articulado: Prueba piloto para 180 pasajeros

Grupo Plaza incorporará a su flota como prueba piloto un colectivo articulado que, de acuerdo a experiencias en otros países, promete un sinnúmero de beneficios, tanto respecto de sustanciales mejoras en el tránsito y la seguridad vial como la duplicación de la capacidad de transporte, en comparación con las unidades tradicionales, menor consumo de combustible y bajos niveles de contaminación ambiental. Este vehículo, con una capacidad de traslado de 180 pasajeros, tiene un largo de 18.5 metros, articulándose por medio de dispositivos mecánicos que le otorgan mayor flexibilidad.

Mientras que un auto transporta un promedio de 2,5 personas y un vehículo colectivo tradicional aproximadamente 80, los articulados trasladan cómodamente a 180 personas (37 sentadas y 143 de pie). Posee cuatro asientos en color naranja ya que están destinados exclusivamente para personas con movilidad reducida y embarazadas. También incluye sectores especiales para la ubicación de sillas de ruedas y contiene 4 puertas, una de ascenso y otras tres para el descenso de los pasajeros, que el conductor puede abrir en forma independiente según sea necesario.

Sobre una traza de un kilómetro, partiendo de la base de la circulación de 10.000 pasajeros, en auto particular se necesitan 4.000 vehículos ocupando aproximadamente 48.000 metros cuadrados y un colectivo tradicional necesita 100 unidades y ocupa aproximadamente 3.120 metros cuadrados, mientras que con la instrumentación de los buses articulados se necesitarían 55 unidades, ocupando 2.670 metros cuadrados. Esto refleja una clara optimización del espacio ocupado de la calzada vehicular.

Otra de las ventajas sobresalientes en estas unidades, es una sensible mejora en el tránsito y la seguridad vial. De acuerdo a las experiencias en otros países, con la implementación de los coches articulados, se han reducido notoriamente los índices de choques, heridos y muertes en accidentes de tránsito.

Con la utilización estos vehículos el ecosistema también experimenta un salto de calidad, ya que se reduce hasta un 50% el consumo de combustible en comparación con los colectivos tradicionales, disminuyendo por consiguiente la emisión de contaminantes, que además están en línea con los estándares Euro III.

Con la incorporación de estos nuevos colectivos articulados, y la habilitación de nuevos carriles de uso exclusivo para el transporte público de pasajeros, se alcanzará una importante reducción de los tiempos de viaje, garantizando el cumplimiento de las frecuencias y la libre circulación de las unidades, equipadas con un sistema de monitoreo satelital GPS que brindará mayor seguridad y confiabilidad al sistema.



El colectivo es fabricado por VOLVO, con carrocería BUSSCAR





BERNMOBIL ofrece el mejor medio de transporte en Berna, la capital de Suiza



Suiza

Suiza en movimiento

La empresa opera tres tranvías a través de una distancia de 17 kilómetros y 19 de autobuses y trolebuses con un recorrido total de 120 kilómetros de red, cubriendo toda la extensión de Berna.

Bernmobil es el nombre de los operadores de transporte en la ciudad de Berna, Suiza. El 1 de enero de 1998 se designó oficialmente a la Compañía de Transporte Urbano de Berna (SVB).

La red de móviles de Berna incluye tres líneas de tranvía, cinco de trolebús y trece autobuses, con la mayor parte situada en centro de la ciudad sumando a los distritos exteriores.

La sede central está situada en "Bern 14" y posee 719 empleados. Posee 3 líneas de trenes que recorren 17.4 km de extensión, 13 líneas de autobuses que transitan 63.7 km y 5 de trolebuses que realizan un recorrido de 21.7 km. Además posee 18 nightbuses.

Para ello su flota se compone de 38 trenes articulados y 7 trailers, 26 autobuses comunes, 108 autobuses articulados y 26 trolebuses articulados.

Según estadísticas se calcula que la empresa transporta anualmente 84.4 millones de pasajeros.

Algunas palabras importantes en idioma Suizo relacionadas al transporte:

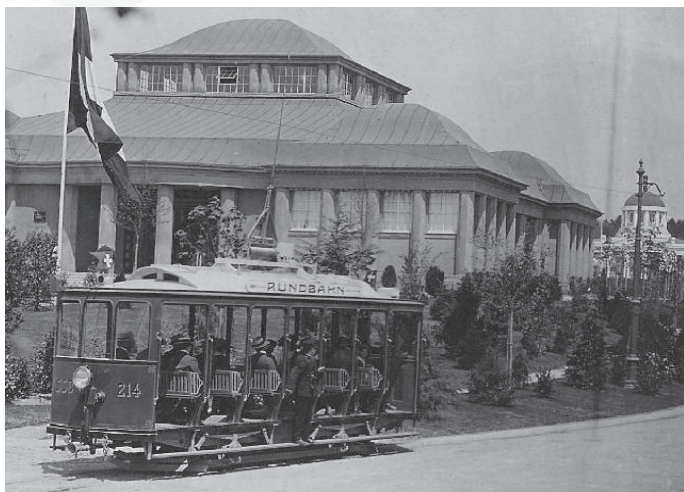
Fahrplan = calendario

Linie = línea de autobús o tranvía

Haltestelle = parada de autobús o tranvía

Netzplan = plan de la red de transporte

A continuación les presentamos dos fotos históricas



El Tranvía Municipal de Berna (SSB)
Verano de 1914



El transporte y la Iglesia del Espíritu Santo de fondo.
Spitalgasse Berna en 1915

---> Viene de Página 14

Algunas "rarezas" de la empresa



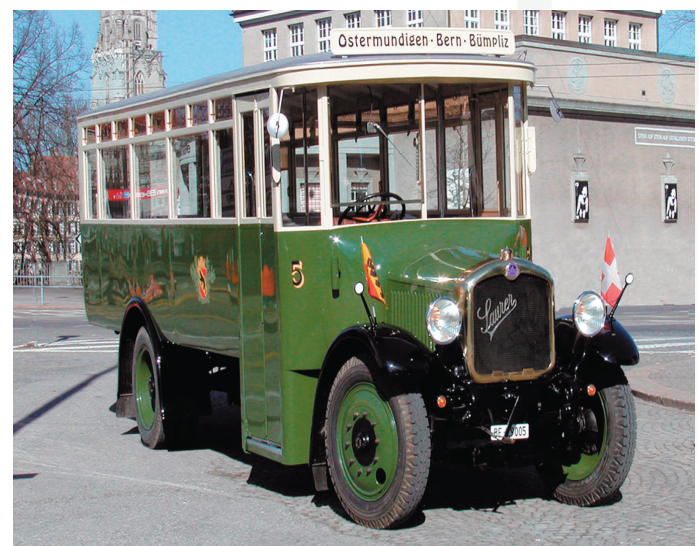
Entradas para los tours especiales de la Empresa Metropolitana de Transporte Berna en su aniversario de 1976.



Boletos de la década de 1980



Histórica Bernese autobús urbano n° 7 construido en el 1929 por la ex empresa de autobuses urbanos de Berna (SOB), en la actual sala de museo Weissenbühl.

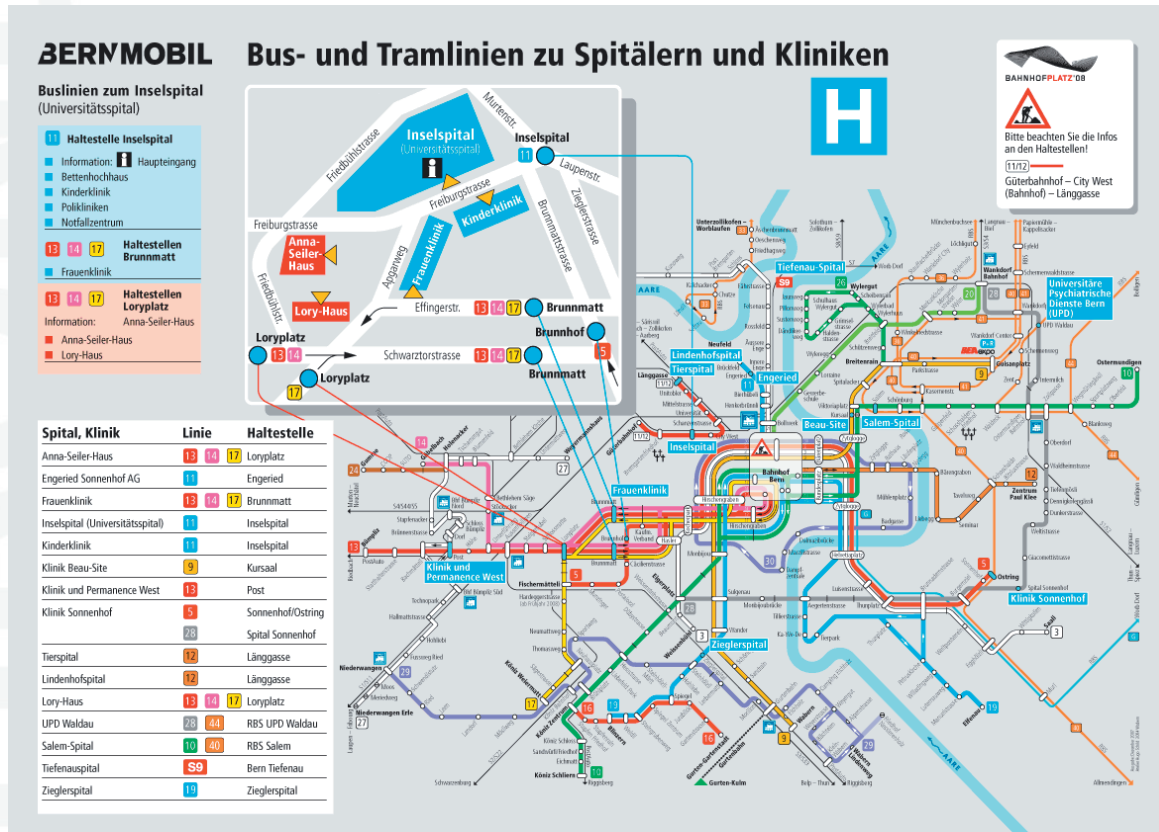


Un autobús antiguo que lleva el N° 5

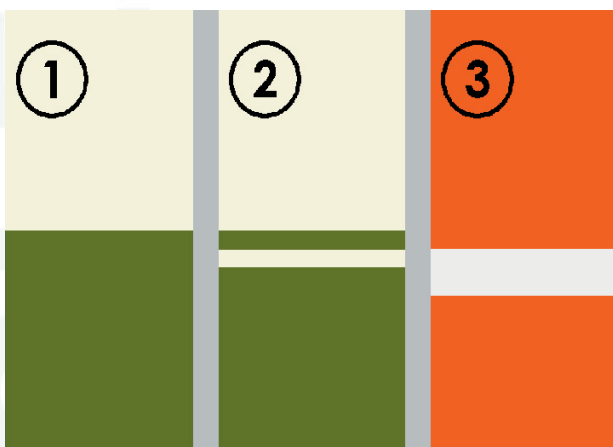


---> Viene de Página 15

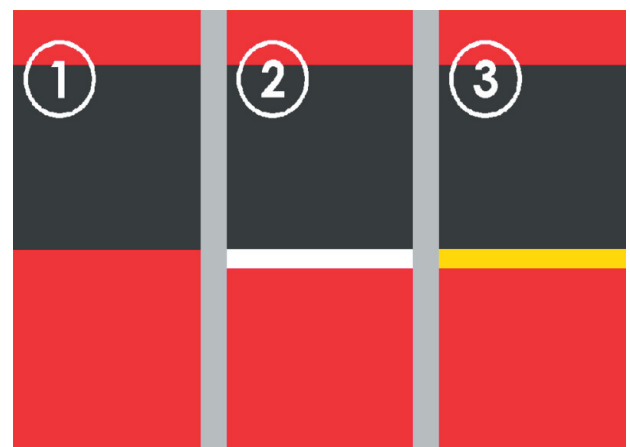
El mapa con de los recorridos



La evolución de los colores de las unidades de la empresa



- 1- Transporte Municipal de Bern (Trolebuses).
- 2- Transporte Municipal de Bern (Trenes).
- 3- Librea Experimental.



- 1- Librea Experimental.
- 2- Librea Aceptada.
- 3- Librea oficial de los transportes

Continúa en Página 17 -->

---> Viene de Página 16

Las publicidades ingeniosas de la empresa



Grosses Problem. Grosse Bitte:
Halten Sie Tram und Bus sauber. Danke.



Grosses Problem. Grosse Bitte:
Halten Sie Tram und Bus sauber. Danke.



Grosses Problem. Grosse Bitte:
Halten Sie Tram und Bus sauber. Danke.



Publicidades de Bernmobil concientizando a los usuarios sobre la limpieza en el transporte.

El texto en alemán dice:

“Gran parte del problema. Gran pregunta
Mantenga limpios trenes y buses. Gracias”



Publicidad muy ingeniosa que informa sobre beneficios de comprar o extender el “boleto” a través del “shop” o la Web.

En este caso regala 2 entradas para visitar el Museo de Ciencias Naturales de Bern.

En mi opinión, las publicidades están muy bien logradas, remarcando la última (Homo Sapiens Mobilis) en la que relacionan la evolución de la especie humana, con la posición que uno adopta al viajar, sumándole los beneficios que uno obtiene al comprar sus boletos (entradas al museo de Ciencias Naturales).

--> Viene de Página 17

Aquí les presentamos a los actuales autobuses de la empresa. (No se incluyen los trenes ni trolebuses)



Volvo CNG GAB (Gasbus)
Nr. 801 - 832



Volvo articulado
Nr. 284 - 293



Volvo articulado Hess
Nr. 251 - 272



MAN articulado
Nr. 201 - 207, 211-240



MAN Midibus
Nr. 451 - 456, 459



Volvo Bus (4 puertas)
Nr. 101 - 117



Van Hool articulado
Nr. 241 - 249



Volvo Bus (3 puertas)
Nr. 181 + 182, 192 - 195

Fuente: Web Oficial Bernmobil - <http://www.bernmobil.ch/>

Links relacionados:

Wikipedia - Bernmobil - <http://de.wikipedia.org/wiki/Bernmobil>

Entretenimientos

"Para el Descanso
entre
Vuelta y Vuelta"

Bienvenidos a la sección "Entretenimientos".

La finalidad de este espacio es brindar a los lectores un lugar para pasar "el tiempo libre" y relacionado al transporte público de pasajeros, hobby que nos entretiene a todos.

En este número, consideramos "Articulado" como la palabra principal del "CruciBondi".

Como el formato anterior, el "Cruci-Bondi" contendrá palabras claves que se encontrarán en el mismo número de la revista, en diferentes artículos y noticias.

Mucha Suerte!!!



Humor Busólogo

"Monster School Bus..."



Colectivo escolar monstruo

FUENTE: http://glitterpissing.blogspot.com/2007_04_01_archive.html

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 18)

CRUCIBONDI

1-Tecnobus. 2-Vabis. 3-Metalpar. 4-Boleto. 5-Fenix. 6-Marcopolo. 7-Monedas. 8-Ravioles. 9-Gullivar. 10-Italia.



Cruci-Bondi

1		A	_____
2		R	_____
3	_____	T	_____
4		I	_____
5		C	_____
6		U	_____
7		L	_____
8	_____	A	_____
9		D	_____
10	_____	O	_____

- 1 - Nombre del Café en el cual se realizó una exposición.
- 2 - Nombre de la empresa Suiza de transportes.
- 3 - Nuevo tipo de boletos (Tarjetas)
- 4 - Marca de la carrocería del colectivo de la "Foto del Mes".
- 5 - Combustible que utilizan los Tatsa que se exportan.
- 6 - Nombre técnico de la "articulación" del colectivo.
- 7 - Empresa que utiliza colectivos con aire acondicionado.
- 8 - Nombre de la carrocería del colectivo articulado.
- 9 - Modelo de Tatsa que renovó su diseño.
- 10- Empresa que utiliza el colectivo articulado.



Efemeride

05/02/1943

Se creo el **Convenio de Tenencia**, firmado entre la Corporación y los propietarios de 13 líneas de colectivos (6, 7, 10, 12, 15, 29, 33, 36, 37, 38, 39, 45 y 68). Los propietarios originales cedían a la Corporación la titularidad de los coches y todos los derechos de explotación, pero recibiendo a cambio la tenencia precaria de las unidades por un término que no debía ser inferior a 90 días.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Carrocerías Metalpar
<http://www.metalpar.com.ar/>



Fotolog: All Bus Nocturno
http://www.fotolog.com/all_busnocturno



Diccionario "Bondiero"

Duales:

Las ruedas dobles que camiones y colectivos suelen usar atrás.



¿Sabías Que?

El primer colectivo articulado comenzó a circular en la Línea 148 (El Halcón).
Hoy en día, el único que circula, lo hace en la Línea 132 (Nuevos Rumbos).



El Número



Son la cantidad de firmas carroceras que existen actualmente. Metalpar, La Favorita, Tatsa, Bimet-Corwin e Italbus.



Frase Célebre



*El que no considera lo que tiene como la riqueza más grande,
es desdichado, aunque sea dueño del mundo*

(*Epicuro*)



Fuentes Consultadas

Las Fuentes Consultadas que no se encuentran en sus respectivas notas son:

* La fuente se incluye en la nota de la pág. N°8 de esta edición (El Número)

* <http://www.busarg.com.ar/>
(Efemeride)

* <http://www.zonalibre.org/blog/gabriela/archives/chebandoneon2.jpg>
(Imagen Filete - Tapa)



Hasta el Próximo Número!

Si quieres enviarnos tus comentarios podés hacerlo enviándonos un e-mail a:

colectibondi@yahoo.com.ar

Nuevas Fotos, Más Información, Curiosidades,
Noticias Nacionales e Internacionales y mucho más!!!