

COLECTIBONDI

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

1° de Marzo de 2009 | Año 3 - N° 32

E-MAGAZINE

De Muro Av. del Tejar - Lugones Chacabuco - Av. Forest Chacarita Corrientes - Bolognani Pacifico - Pza. Italia Las Heras Pueyrredón	Hosp. Fernández Hosp. Rivadavia Av. del Libertador Est. Retiro Pabellón Colón Av. Roca - Patricia Puente Pueyrredón Est. Avenida	93
Pza. Constitución Av. Juan de Goya Alberdi - Humberto 1° Calles - Plaza Pza. Mitre Lomas - Aconcagua Hosp. de Clínicas	Pab. de Ingeniería Av. del Libertador Est. Retiro L. N. Alem Correo Central Pza. de Mayo Pza. Constitución	61
De San Isidro Calles - Ramallo Av. del Libertador Cancha de River Plate Bus. de Brigante Echeverría - A. Bello Domingo - Libertador Hipódromo argentino	Av. Cesares Calles - Libertador Pab. de Derecho Est. Retiro L. N. Alem Correo Central Pza. de Mayo Aduana	130



Nuevo Mobiliario Urbano



Revista Online - Gratuita



Parada
de colectivos

Gobierno
de la Ciudad



SUBE

El Nuevo
Boleto Electrónico

Pág. 6



**El granero
energético**

Biocombustibles
en la Argentina

Pág. 12



Canadá

Toronto, una
ciudad pensada
a largo plazo

Pág. 16



Indice

Edición N° 32 - Marzo 2009



Nota de Tapa

- Nuevo Mobiliario Urbano

- SUBE
- El Granero Energetico
- Canadá.



Índice - Información

Datos útiles



Colectivos en Neuquén

Habrán dos empresas nuevas



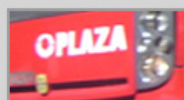
Sistema de Transporte

Habrán líneas rápidas en Buenos Aires



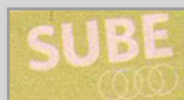
Foto del Mes

Línea 129. Interno 762.



Habrá boleto electrónico

El Gobierno lo promete en 90 días



El nuevo mobiliario urbano
No le dará ingresos extra a la Ciudad



Biocombustibles
El granero energético



Internacional - Canada
Toronto, una ciudad a largo plazo



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 Línea 39 (No Oficial)
- Fotolog Línea 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



Nacionales

Habrá dos empresas de colectivos en Neuquén

Piden prorrogar medio año la actual concesión. Habrá 11 ramales y hasta un servicio diferencial.

La intendencia presentó ayer ante el Concejo Deliberante el nuevo sistema de colectivos que funcionará en la ciudad durante la próxima década. Si bien el pliego está listo para iniciar la licitación, desde el Ejecutivo se advirtió que se solicitará una nueva prórroga por 6 meses de la concesión a Indalo para poder realizar todas las modificaciones y agregados que los ediles consideren necesarios.

Los nuevos recorridos se estructuraron sobre el informe preliminar elaborado por la Universidad Nacional de Córdoba y contemplan el funcionamiento de diez ramales lineales y uno anular que unirá todos los extremos de la ciudad. En detalle cinco ramales unirán el noroeste neuquino con el centro, dos conectarán el este y el oeste, uno ir  del sudoeste al este y dos vincularán el norte y el sur.

  Est  proyectado que sean dos empresas las que brinden el servicio, que se repartirán los ramales de tal forma de tener una cantidad similar de pasajeros  , explicó el subsecretario de Servicios Concesionados, Fernando Palladino. El funcionario detalló que   en total se prevén 120 coches, recorridos breves en horarios puntuales y la posibilidad de incluir servicios diferenciales  .

Palladino destacó que   sin desatender ninguna parte de la ciudad los servicios tendrán recorridos más cortos en kilómetros, lo que permitirá que haya más frecuencias  . Y señaló que en el caso de la zona noroeste se proyecta incrementar la cantidad de servicios en un 23% pasando de 406 a 500 por día.

El funcionario explicó que se atendieron los datos de las encuestas a usuarios y señaló entre esas modificaciones el cambio en el ramal de Nueva Esperanza, que se proyecta que circule por Casimiro G mez conectando el sector rural con las escuelas de Cuenca XV y el hospital Heller.

Además anticip  que   en dos semanas se va a probar en dos colectivos de la empresa Indalo una especie de montacargas especialmente destinado para facilitar el acceso a personas con movilidad reducida  . El cambio, substanciado en una sentencia judicial, busca garantizar el servicio sin recurrir a las unidades de piso bajo.

Palladino anunció que la semana entrante pedir  al Concejo que prorrogue por 6 meses el contrato de Indalo -hasta fines de noviembre- dado que entre los temas a definir se encuentra la ecuación económica del servicio ya que se estudia copiar el sistema de otras ciudades donde todos los ingresos van a un fondo común desde el cual se le abona a las dos empresas en función de la oferta que presentaron en la licitación.

Sistema de Transporte

Habrá líneas rápidas en Buenos Aires

Viajar en transporte público es una forma de bajar costos o evitar el estrés.

Un proyecto similar al Bus Rapid Transit (BRT), como se conoce internacionalmente al sistema diseñado por Jaime Lerner, comenzaría funcionar en Buenos Aires en mayo de 2009. El gobierno porteño anunció que en enero próximo se iniciarán las obras para poner en funcionamiento un servicio de líneas expresas sobre la avenida Juan B Justo, que conecta los barrios de Palermo y Liniers.

En un principio, los mismos coches de las líneas 34 y 166 comenzarán a recorrer la avenida en carriles exclusivos, lo que, según cálculos del gobierno, reduciría a la mitad el tiempo del recorrido que realizan a diario los 70 mil pasajeros que usan estas líneas. La idea sería, posteriormente, incluir colectivos articulados con capacidad para 240 pasajeros cada uno y extender el sistema hacia otras avenidas.



Un omnibus de Bogotá. (Transmilenio)

Ejemplos latinoamericanos

El BRT ya funciona por lo menos en tres ciudades latinoamericanas. La ciudad en que más éxito tuvo este sistema es Bogotá, donde el BRT se conoce como Transmilenio. All  , las líneas expresas comenzaron a funcionar en 2000 y ya transportan casi dos millones de pasajeros. Actualmente, se están planteando ampliar la red, que comienza a ser insuficiente.

En Santiago, Chile, el Transantiago, como se denomina all   al BRT, comenzó a operar en 2005. Sin embargo, al poco tiempo de su inauguración se pusieron en evidencia errores en el diseño que causaron numerosos problemas y afectaron considerablemente la imagen de la presidenta, Michelle Bachelet.

En 2005, Ciudad de México puso en funcionamiento este sistema, con el nombre de Metrobús, aunque sólo en una de sus grandes vías, la Avenida de los Insurgentes, por donde circula buena parte del tránsito local.

Fuente: *Diario La Nación - Información General* - 26-Octubre-2008 - <http://www.lanacion.com.ar/1063453>

Fotografía: <http://www.radiosantafe.com/wp-content/uploads/2007/09/transmilenio.jpg>



129. Plaza



Línea: 129 (Plaza)

Interno: 762

Carrocería / Modelo: Busscar - Volvo Inter Buss

Foto Tomada Por: Colectibondi - 27-09-08

Lugar: Av. 9 de Julio

Este coche pertenece a la línea 129 - Plaza, que además de sus tantas líneas urbanas posee este servicio Interurbano y otro de larga distancia. El recorrido que realiza la 129 es desde Constitución - Once - Retiro - hacia La Plata, pasando por puntos intermedios.

Sus unidades son todas casi 0 km pero ninguna se encuentra adornada. Generalmente los micros de media y larga distancia no son "armados". Igualmente como es sabido por los "Busólogos", Plaza, al igual que Dota, no adornan sus unidades.



Anuncio de la presidenta Cristina Kirchner

El Gobierno promete que en 90 días habrá boleto electrónico

Se llama SUBE y servirá para todos los colectivos, trenes y subtes del área metropolitana. Y consistirá en una tarjeta que se cargará con dinero que se irá descontando con los viajes. Es en respuesta a los problemas para conseguir monedas.

El Gobierno nacional oficializó ayer el anuncio que se venía anticipando en los últimos días: los pasajeros de colectivos, trenes, subtes y el Premetro podrán empezar a pagar el boleto con una tarjeta magnética recargable en el área metropolitana. Además de facilitar los viajes, el plan busca solucionar los graves problemas que sufre la gente por la falta de monedas.

El Sistema Unico de Boleto Electrónico (SUBE) fue presentado por la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, desde Olivos, y enfatizó que estará vigente "en 90 días". Fue tras los cuestionamientos de empresarios del transporte que sostienen que su implementación demandaría al menos seis meses.

Pese a la promesa de arrancar en 90 días, no se explicó qué empresas podrán participar del negocio, si será por licitación o adjudicación directa, sus características técnicas, o cómo será la nueva red de puestos de recarga, entre otros puntos (ver "Incógnitas...").

Tal como adelantó Clarín el 15 de enero, el SUBE servirá para todos los colectivos, tanto los que unen Capital y Provincia como los que sólo circulan por el GBA o dentro de cada municipio. El sistema afecta una amplia zona donde viven 12 millones de personas, tres millones en Capital y los otros 9 millones en 42 municipios que van desde La Plata, a Lobos, Exaltación de la Cruz, o sea mucho más que el área metropolitana.

Las tarjetas se conseguirán en las estaciones de subtes, trenes y colectivos y se las podrá cargar en efectivo, con tarjeta de débito o pagando con tarjeta de crédito a través de una página en Internet.

De todas formas, la idea del Gobierno es que al principio convivan ambas formas de pago, tarjeta y monedas. Pero a la larga sólo funcionará el plástico. La Presidenta aseguró que el sistema permitirá "terminar con el negociado de las monedas". Es que desde que las monedas valen oro se formó un importante mercado negro para conseguirlas. El Jefe de Gabinete, Sergio Massa, fue más explícito. Dijo que se terminó "el curro de las monedas".

En otros países, los sistemas electrónicos de pago para el transporte funcionan desde hace más de 20 años. Y en nuestro país, por la falta de monedas, estaban empezando a usarse métodos parecidos. Las líneas de colectivos 85, 148, 159, 245, 333, 394, 501 y 707 ya habían implementado tarjetas, pero descartables. El subte y el Premetro tienen la tarjeta Monedero desde 2002, pero en noviembre lo ampliaron al ferrocarril Urquiza. Estos transportes están concesionados a Metrovías. En la Nación apuntan a que todos los sistemas se unifiquen en el SUBE.

--> Viene de Página 6

Es que será un método único de pago. Con la misma tarjeta se podrán pagar todos los medios de transporte. El dinero se depositará en una cuenta del Banco Nación, encargado del control del sistema, que luego hará un clearing para repartir los fondos entre las distintas empresas de transporte. A pedido de los empresarios, esa distribución se hará todos los días. Si el Gobierno retuviera la plata y la repartiera mensualmente, podía dar lugar a sospechas de que usaba el dinero para alguna bicicleta financiera.

Las claves del nuevo sistema

Las tarjetas

- El Gobierno repartirá gratuitamente los plásticos. Se podrán retirar en estaciones de trenes, subtes, Premetro y en las terminales de colectivos. Para cargarlas se podrá pagar en efectivo, con tarjeta de débito o con la de crédito a través de una página web.

Cómo usarlas

- Cada vehículo tendrá un lector. El pasajero le dirá al chofer cuántos boletos y de qué tarifa necesita. Luego apoyará la tarjeta y le descontarán el importe. En los viajes en tren (que tienen tarifas distintas según el recorrido) habrá que pasar la tarjeta al entrar y salir de las estaciones.

El control

- El servicio estará coordinado por el Banco Nación. Recolectará todo el dinero de los usuarios, y cada día lo repartirá mediante un clearing en las diferentes empresas de transporte. De esa forma, fiscalizará los ingresos de cada una, un dato clave para la distribución de subsidios.

La cifra

4

Son los millones de tarjetas que distribuirá la Secretaría de Transporte. Las pagará 1,50 dólar cada una.

La cifra

17.000

Serán las máquinas lectoras de tarjetas que instalarán en los colectivos y estaciones. Cada una sale 4.000 dólares.

A quienes alcanza

7 ferrocarriles

- Venden 1,2 millón de pasajes diarios. Abarcan 833 kilómetros de vías y 259 estaciones.

342 líneas de colectivos

- Entre interurbanas, provinciales y municipales. Venden por día 8,7 millones de boletos.

6 subtes y un Premetro

- Transportan a un millón de personas por día. Unen 74 estaciones en 53,7 km.

La Presidenta también dijo que con el sistema habrá "un instrumento de contralor del Estado" sobre el transporte y que se sumarán equipos de rastreo satelital para controlar la velocidad de los colectivos. Según lo anunciado, la puesta en marcha del SUBE demandará "más de \$ 200 millones". Fuentes de la Secretaría de Transporte, estimaron que se repartirán en una primera etapa cuatro millones de tarjetas, que cuestan 1,50 dólar cada una (\$ 21 millones). Además, instalarán 17.000 lectoras en los colectivos, a 4.000 dólares cada una (\$ 238 millones). De acuerdo con los números de Transporte, la inversión debería ser de \$ 259 millones. Todo el dinero saldrá de esa Secretaría, y según dijeron el SUBE no se financiará con aumentos de boletos.



En ciudades bonaerenses

El nuevo mobiliario urbano no le dará ingresos extra a la Ciudad

El canon anual será de \$ 10 millones, lo mismo que la Comuna recibió en 2008.

La Ciudad comenzará en el segundo semestre a renovar los refugios para esperar los colectivos y la señalización de calles y avenidas, ya que el Gobierno de Mauricio Macri adjudicó la licitación del llamado mobiliario urbano a tres empresas concesionarias. El proceso, que no le generará ganancias extras a la Ciudad, se demoró más de lo esperado porque estuvo parado por orden judicial, lo que llevó a que legisladores de la oposición lo calificaran como "oscuro e irregular".

Finalmente, Macri firmó esta semana el decreto que benefició a la empresa Al Sur (de los familiares del secretario de Medios de la Nación, Enrique Albistur), a Publicidad Sarmiento (del grupo mendocino de los hermanos Eduardo y Orlando Terranova) y a PC Publicidad (del grupo Emepa, del tren Belgrano Norte).

Una de las empresas que quedó afuera es Spinazzola, que fue uno de los concesionarios hasta el 31 de diciembre. Esta empresa, que ya había denunciado penalmente a autoridades Publicidad Sarmiento ayer volvió a anunciar, por medio de su abogado, el ex juez Mariano Bergés, que volverá a la Justicia. Los hermanos Terranova habían sido sobreseídos en primera instancia pero esa medida fue revocada en Cámara.

En realidad, el negocio del mobiliario urbano fue históricamente conflictivo y de hecho los últimos concesionarios tenían sus contratos vencidos hace más de 10 años.

Junto al mobiliario urbano está el negocio de la explotación de la publicidad en la vía pública, que según el ministro de Espacio Público, Juan Pablo Piccardo, mueve unos \$ 100 millones al año. Las tres empresas, según se estableció, pagarán al Estado un canon \$ 10 millones en conjunto o un 15% de su facturación anual.

Apenas asumió, en diciembre de 2007, Macri anunció la renegociación de los contratos con las concesionarias. Según se informó, el Estado cobraba \$ 400.000 anuales y pasó a cobrar 8 millones, que subieron a casi 10 millones a mediados de 2008. Es decir que con la nueva licitación el Gobierno no logró un incremento en sus ingresos con respecto a 2008.

Piccardo prometió que hacia el mes de octubre estarán colocados en la Ciudad los primeros 600 refugios de paradas de colectivos nuevos y que "en menos de un año" estará cubierta la Ciudad.

Las tres empresas se repartirán otras tantas zonas de la Ciudad y tendrán la obligación de colocar, en total, 1.800 paradas de colectivos. Su diseño fue realizado por Diana Cabeza, quien en 2004 ganó un Concurso Nacional organizado por la Sociedad Central de Arquitectos.

--> Viene de Página 8



Refugios para espera de Transporte Publico de pasajeros

Tipo 1a
Vista Frontal



Tipo 1c
Vista Frontal



Refugios para espera de Transporte Publico de pasajeros en centro de transbordo

Según dijo a este diario Orlando Terranova, de Publicidad Sarmiento, existe un proyecto para que en el futuro en las paradas también haya información online acerca de cuánto falta para que llegue cada colectivo. Para esto, las unidades tendrían que tener GPS.

En cuanto a los carteles de señalización de calles y avenidas, que hoy en muchos casos están en mal estado, se anunció que ya no tendrán publicidad, para que no entorpezca la lectura de los datos.

Una de las novedades que se anuncian es que se pondrán carteles que señalen los límites entre barrios.

Continúa en Página 10 -->

--> Viene de Página 9

Buenos Aires: Concurso de mobiliario urbano

Diseño gráfico para Estudio Cabeza

Referencia indiscutida en el diseño industrial nacional e internacional, Estudio Cabeza invitó a Cosgaya Diseño a participar en el equipo con que se presentó al concurso de mobiliario urbano para la ciudad de Buenos Aires.

Cosgaya Diseño participó en estas etapas del proyecto:

Diseño gráfico aplicado a refugios y señales
Cartografía y diseño de información en paneles
Sistema cromático para líneas de colectivos
Diseño editorial de la presentación

La arquitecta Diana Cabeza se desempeñó como coordinadora principal. El equipo estuvo integrado por: Arqs. Diana Cabeza, Leandro Heine, D.I. Martín Wolfson, más un importante número de colaboradores y asesores especializados. Los asesores en diseño gráfico y comunicación fueron: Arq. Osvaldo Amello Ortiz, DG Marcela Romero, DG Pablo Cosgaya.

El jurado decidió otorgar un Primer Premio dividido en tres partes: Refugios, señales y microarquitectura. De acuerdo al dictamen, en las dos primeras partes se premió el proyecto de Estudio Cabeza (con el asesoramiento de integrantes de Cosgaya Diseño) y en la otra al estudio de arquitectura DGM.



Cartelería de paradas de colectivo y Taxis

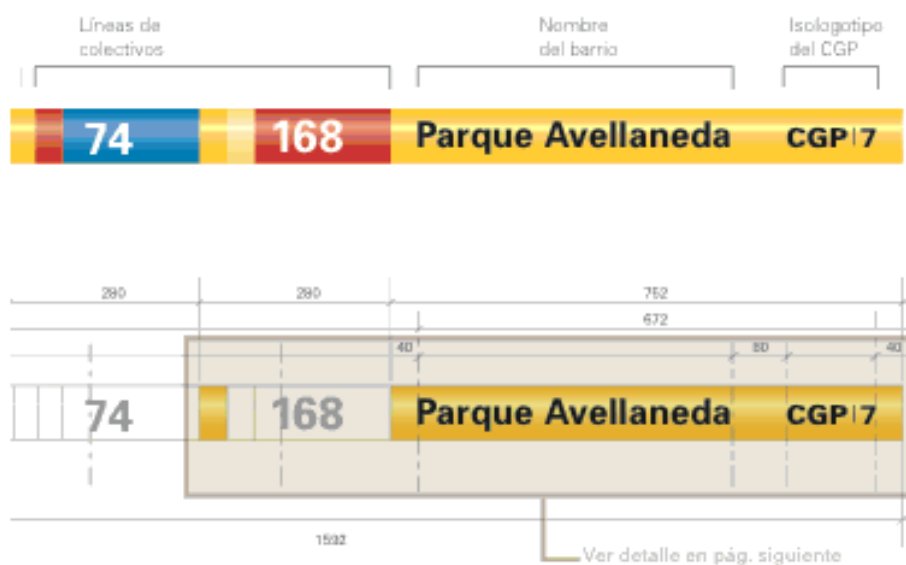
Continúa en Página 11 -->

--> Viene de Página 10

La cenefa transiluminada, funciona como soporte de comunicación visual para la vista vehicular en los refugios **Tipo 1a, 1b y 1c**. Contiene:

- las líneas de colectivos correspondientes al refugio
- el barrio donde se sitúa
- el N° de CGP

Las líneas de colectivos no podrán superar la cantidad de tres por punto de parada, y estarán codificadas con los colores que identifican visualmente a cada una de ellas. Ver anexo 1.



I. 1

Refugios



Medidas y gráfica

Tipografía

Sistema cromático

Producción gráfica

Materialidad

De Munro Av. del Tejar - Lugones Charlone - Av. Forest Chacarita Corrientes - Bompland Pacífico - Pza. Italia Las Heras Pueyrredón	Hosp. Fernández Hosp. Rivadavia Av. del Libertador Est. Retiro Paseo Colón Av. Reg. de Patricios Puente Pueyrredón Est. Avellaneda	93
Pza. Constitución Av. Juan de Gaya Alberti - Humberto 1° Catamarca - Paso Pza. Miserere Larrea - Azcuénaga Hosp. de Clínicas	Ftad. de Ingeniería Av. del Libertador Est. Retiro L. N. Alem Correo Central Pza. de Mayo Pza. Constitución	61
De San Isidro Cabildo - Ramallo Av. del Libertador Cancha de River Plate Boas. de Belgrano Echeverría - A. Bello Dorrego - Libertador Hipódromo argentino	Av. Casares Castex - Libertador Ftad. de Derecho Est. Retiro L. N. Alem Correo Central Pza. de Mayo Aduana	130

Cartelería de paradas de colectivo

Fuente: *Diario Clarín - La Ciudad* - 05-Marzo-2009 - <http://www.clarin.com/diario/2009/03/05/laciudad/h-01870668.htm>

Foro Skyscraperpage - <http://forum.skyscraperpage.com/showthread.php?p=4172414>

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires - Concurso Mobiliario - http://www.buenosaires.gov.ar/areas/med_ambiente/espacio_publico/mobiliario_urbano/nuevo_mobiliario.php?menu_id=15777

Estudio de Diseño Cosgaya - <http://www.cosgaya.com.ar>

Biocombustibles

El granero energético

La Argentina tiene la posibilidad de agregarles valor a sus aceites vegetales y transformarlos en biodiesel y etanol. Sólo en Europa tiene un mercado de US\$ 300 millones

En la ciudad de Graz, Austria, los caños de escape de los colectivos huelen a papa frita. Las 135 unidades de transporte público que funcionan allí utilizan como combustible aceite comestible usado. Es más, las tiendas austríacas de McDonald's envían el 90% del aceite usado a Hamburgo, Alemania, donde se elabora un millón de litros de combustible.

Para 2010, todo el transporte público europeo deberá utilizar un 5,75% de biocombustible para poder circular. Dicho de otro modo, o el mundo empieza a comer más papas fritas para reciclar el aceite o, lo que es más factible, se comienza a multiplicar la oferta de aceites vegetales para acompañar una tendencia mundial: la del reemplazo progresivo de los combustibles fósiles (contaminantes y atados a los precios del petróleo) por otros de origen vegetal, como el biodiesel y el etanol (renovables y más amigables con el medio ambiente).



¿Qué es el biodiesel? Es el resultado de una reacción química (transesterificación) que ocurre cuando a un aceite vegetal (de soja, girasol, colza, palma, maní, entre otros) se le agrega un catalizador (hidróxido de sodio, o soda cáustica) y un alcohol liviano (metanol o etanol). El producto final es el ester metílico o etílico (o biodiesel), cuyo uso no requiere más que la homologación por parte de las terminales automotrices (a lo sumo, un cambio de manguera en los motores, no más).

¿Por qué la Argentina puede convertirse en un Medio Oriente Verde (y los productores agrícolas en jeques pampeanos)? Porque es el primer exportador mundial de aceites de soja y girasol: en 2005 vendió por US\$ 2778 millones. De las 150.000 toneladas diarias de aceite de soja que produce, exporta el 92%. Pero también embarcó porotos de soja por US\$ 2269 millones y maíz (insumo para producir etanol) por US\$ 1350 millones.

--> Viene de Página 12

El mercado mundial de combustibles ronda las 1100 millones de toneladas. "Con una pequeña proporción de biodiesel que se agregue al gasoil, y de etanol a las naftas, se genera una demanda enorme", explica a LA NACION Claudio Molina, director ejecutivo de la Asociación Argentina de Biocombustibles e Hidrógeno.

Pese a ser el principal exportador mundial de aceite de soja, "la Argentina no está vista como un abastecedor [de biodiesel], no aparecemos en ningún estudio ni análisis internacional", dice Gustavo Idígoras, agregado agrícola de la Argentina ante la Unión Europea (UE), el productor y demandante más grande de biodiesel.

Allí reside la oportunidad, según Idígoras, que prevé un "nuevo boom productivo" si la Argentina se inserta en esta ola tecnológica: "Si aunamos las dos industrias más fuertes de nuestro país, la agroindustrial con la petroquímica, el salto competitivo que podríamos dar sería de tal magnitud que los actuales niveles de inversión se verían duplicados o triplicados", señala.

La Argentina no está exenta del uso del biodiesel. El 19 de este mes quedó sancionada la ley 26.093 que establece un corte obligatorio de la nafta y el gasoil con un 5% de biocombustibles a partir del 1° de enero de 2010.

"No obstante, la dinámica del sector estará vinculada a las exportaciones. Vamos a vender 2 millones de toneladas de biodiesel y un millón de etanol, dejando lo suficiente para abastecer el mercado interno", sostiene Molina, que apunta al bloque comunitario como mercado natural (ver infografía). En efecto, según el programa de la UE, en 2005, el 2% del combustible usado por el transporte público debía ser biodiesel: "No llegaron ni al 1% con su producción. Y en cuatro años van a necesitar 15 millones de toneladas de biodiesel. No les queda otra que importarlo", agrega.

Inminente

Si bien todavía no hay antecedentes de exportación de biocombustibles en el país, y apenas 20 fábricas lo producen, mayormente para el autoconsumo, Molina dice que es "inminente" el desarrollo de la industria.

"Una tonelada de biodiesel se exportará a entre 600 y 680 dólares, mientras el aceite de soja crudo se embarca a 480 dólares: si exportamos 2 millones de toneladas de biodiesel en 2010, estamos hablando de US\$ 300 millones de valor agregado, como mínimo", indica.

Juan Manuel Martín Gutiérrez, presidente de New Fuel, empresa que fabrica y exporta plantas para la elaboración de biodiesel, lo resume de esta manera: "El litro FOB de biodiesel ronda los 60 centavos de dólar y su costo de producción es de ocho centavos, con lo que deja una utilidad neta de entre 12 y 20%". Y Jorge Kaloustian, titular de Oilfox (firma que cuenta con contratos de exportación de biocombustible), indica que "el aceite se compra en el mercado interno a 370 dólares la tonelada, y la exportación de biodiesel sale a US\$ 650".

En principio, la industria de los biocombustibles estará integrada por los productores (que verán incrementada su renta ante un nuevo aprovechamiento económico de los granos), las aceiteras (Vicentín ya invirtió US\$ 75 millones en una planta de biodiesel), los acopiadores y los que se dedican a elaborarlo y a fabricar plantas para transformar el aceite en combustible.

--> Viene de Página 13

"En New Fuel fabricamos plantas totalmente automatizadas con capacidad de hasta 5500 litros por día, y los valores oscilan entre 150.000 y 1.500.000 dólares", añade Gutiérrez. Las máquinas, homologadas por Estados Unidos y la UE, salen desde el taller de La Tablada hasta Portugal, Rumania y, próximamente, a Canadá. "Nuestros clientes son tanto las aceiteras como las petroleras, pero estamos por lanzar una línea más chica con una capacidad de producción de alrededor de 1000 litros por día, ideal para el autoconsumo", añade Gutiérrez.

Por su parte, Oilfox -que proveyó el "gasoil vegetal" usado en la travesía Panamericana 2006 Pro Biodiesel, donde tres vehículos Touareg, de Volkswagen, unieron Alaska con Ushuaia en 15 días- firmó un contrato con una distribuidora inglesa para enviar durante 5 años diez millones de litros por mes, y otro con un cliente suizo por 5 millones de litros, que utilizará el biodiesel para generar energía eléctrica.

Kaloustian advierte que todavía no está armada la logística para exportar esos volúmenes: "Faltan tanques de almacenamiento y espacio en los puertos para instalar las plantas de elaboración. Además, los europeos nos piden cumplir con una hoja de seguridad de 20 puntos. Acá hay que homologarla y nadie sabe cómo. Estamos inaugurando la industria", manifiesta. Aun así, en dos semanas podría salir la alianza estratégica para contar con un puerto (en Santa Fe), tanques y espacio para la planta. "Si todo va bien en 60 días tendremos una fábrica para producir entre 20 y 30 millones de litros por mes", se ilusiona Kaloustian.



Pero como, en definitiva, el biodiesel se usa sobre todo como "aditivo", las petroleras tendrán un rol vital en cuanto al control de calidad. Además, seguirán manejando la distribución y comercialización de los combustibles. Por esta razón, Repsol YPF invertirá US\$ 30 millones en una planta que producirá 120.000 toneladas por año, y que estará en funciones a fines de 2007.

"Estamos analizando el proyecto de cara a los mercados interno y externo. El campo tiene la materia prima y nosotros la tecnología y el conocimiento de la elaboración. Una alternativa que evaluamos es integrarnos con el campo para recorrer el camino juntos, haciéndonos de los granos y transformándolos en biocombustible", señaló Analía Costa, gerenta de Biocombustibles de la petrolera. En diciembre último, Repsol YPF inauguró el Centro de Investigación de Biocombustibles, en el polo petroquímico de Ensenada, donde realizan ensayos en bancos de motores para analizar performances, consumos y emisiones.

Continúa en Página 15 -->

--> Viene de Página 14

La enfermedad del remedio

La ventaja del biocombustible, causa eficiente de su impulso en todo el mundo, es que disminuye las emisiones de dióxido de carbono, abundantes en los combustibles fósiles y responsables del efecto invernadero. Pero provoca alarma el hecho de que se extienda la frontera agrícola sojera para responder a la demanda. Y el beneficio que se logra en el cuidado del medio ambiente con el reemplazo de los hidrocarburos engendra, a su vez, un impacto negativo ante el riesgo de desertificación.

Miguel Almada, economista del Programa Nacional de Biocombustibles de la Dirección de Agricultura de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos (Sagpya), indica que "hay otros cultivos más ricos en aceite que la soja, como la colza. Estamos desarrollando un programa con cultivos alternativos, para áreas marginales, cuyo aceite no compita con el destinado a elaborar alimentos. Hay que desarrollar aceites baratos, porque a la larga se van a usar para ser quemados dentro de los motores", añade.

La colza tiene posibilidades: "En la Argentina sólo hay 20.000 hectáreas sembradas. Pero su aceite es el preferido por los europeos para hacer biodiesel. Es más, les otorgan un subsidio de 45 euros por hectárea, y castigan con US\$ 80 el biodiesel hecho con aceite de soja. No obstante, tienen limitaciones dado que sólo cuentan con 1,6 millón de hectáreas", recuerda Molina. Brasil, experto en etanol, está desarrollando en el Nordeste el ricino, un cultivo rústico que crece en zonas marginales y tiene un aceite de altísimo valor. India está trabajando con la jatropha, una crucífera similar a la colza. España está impulsando un tipo de cardo, el cynara, un primo del alcaucil: "Tiene una semilla que produce buena cantidad de materia grasa y un tallo del que se puede sacar etanol. Acá podría crecer muy bien en Comodoro Rivadavia", amplía Molina.



Kaloustian destaca que la experiencia de Oilfox abarcó experimentos con el tártago, un yuyo silvestre que le da el nombre a la localidad salteña de Tartagal. "Es una maleza, pero rinde 1200 litros de aceite por hectárea contra los 400 de la soja, con la ventaja de que se cultiva en una zona marginal."

Resta como incógnita el "castigo" arancelario que se le aplicará en concepto de retención al biodiesel, que hoy paga un 5%, mientras que el aceite abona un 20%. De llevar el derecho de exportación a este último porcentaje y con un mercado potencial de US\$ 300 millones, muchos creen que 60 millones de recursos fiscales son demasiado tentadores para dejarlos pasar.

Fuente: *La Nación - Comercio Exterior - 30-Mayo-2006* - <http://www.lanacion.com.ar/809547>

Fotografía Maquinaria Agrícola - http://www.naturalenergy.es/joomla/images/stories/fotos_web/biocombustibles2.jpg

Fotografía Girasol - <http://www.ecologiaverde.com/wp-content/2008/03/biodisel2001.jpg>



La fórmula canadiense



Toronto, una ciudad pensada a largo plazo

Con un boleto único se puede circular en subte, ómnibus y tranvía; en invierno, cientos de miles de pasajeros utilizan túneles subterráneos para desplazarse; está planificado que la ciudad crezca en altura y más gente viva en el centro

Considerada por el diario británico Financial Times una de las metrópolis más agradables para vivir, Toronto, en Canadá, ostenta uno de los sistemas de transporte público que mejor funciona en América del Norte.

Con un boleto único, los casi 8 millones de habitantes del área metropolitana pueden viajar por la ciudad en las extensas redes de subterráneos, de colectivos y de tranvías.

Las conexiones entre los distintos medios de transporte pueden hacerse en cuatro grandes subcentros de trasbordo o en otros puntos distribuidos en la ciudad, o bien bajo tierra, en los numerosos túneles (pensados para tolerar el crudo invierno), que conforman una ciudad paralela.

También crece la tendencia de compartir el auto. Incluso en los nuevos condominios que se proyectan y se construyen en la ciudad, se alquila un auto para que pueda ser usado por varios de sus habitantes para llegar a sus trabajos. El objetivo que persiguen las autoridades de Toronto es desalentar el uso del automóvil. El eje de las políticas públicas, sin embargo, no se puso en carriles exclusivos o en el telepeaje; se estableció un planeamiento urbano estratégico.

Planeamiento

“En los últimos cinco años, el gobierno provincial determinó que se crearía una especie de cordón verde que limitara el área urbana. Así, la ciudad crece en altura, pero no se desparrama. Incluso hay un gran desarrollo inmobiliario en el centro para que la gente pueda vivir allí con todos los servicios necesarios”, explicó a LA NACION el académico Robert Glover, de la Universidad de Toronto, que además fue director de planeamiento y diseño urbano entre 1998 y 2001.

“La gente no tendrá que usar el auto porque vivirá cerca de sus trabajos y de los lugares de ocio. Incluso las nuevas construcciones no se proyectarán con playas de estacionamiento”, agregó el especialista.

“Una de las cosas más positivas es que la clase media ya se está mudando al centro y eso hace que haya más descongestión”, dijo Glover.

Según las estimaciones oficiales, la población para 2030 ascendería a 11 millones de personas en el área metropolitana, razón por la que este plan se pensó en un plazo de 25 años.

El eje del planeamiento está puesto en “acercar” los lugares de trabajo y de esparcimiento a las viviendas, y también en crear varias centralidades.

“Para ese entonces [en 2030], el plan pretende que por hectárea haya un promedio de 400 residentes con sus trabajos en la ciudad, y, en otros puntos de la región, entre 150 y 200 residentes por hectárea”, explicó a LA NACION el planificador y urbanista Paul Zamodits.

---> Viene de Página 16

La importancia del plan para la administración puede analizarse revisando los ejercicios financieros de la ciudad. Según fuentes oficiales, el presupuesto que el gobierno destinó a la operación del transporte público el año pasado fue de 350 millones de dólares canadienses (unos US\$ 278 millones), mientras que aportó otros 500 millones (unos US\$ 397 millones) para inversión en infraestructura.

En la actualidad, viajar en subterráneo entre el centro y uno de los subcentros (al otro lado de la ciudad, en dirección norte) toma unos 30 minutos. Cruzarla a lo largo demanda 45 minutos.

El sistema integrado, el TTC (Comisión de Tránsito de Toronto, por sus siglas en inglés) permite tener monitoreado el flujo de pasajeros. Por ejemplo, el subterráneo presta un servicio especial en hora pico con una frecuencia de 2,40 minutos entre cada tren.

En Toronto hay cuatro subcentros que se comunican con los distintos medios de transporte. El sistema integra colectivo, tranvía y subterráneo. El boleto cuesta 2,75 dólares canadienses (US\$ 2,15).



La imagen del centro de Toronto muestra una de las líneas de tranvías que conviven con taxis y ciclistas cuando hay buen tiempo



--> Viene de Página 17

Las autopistas para ingresar o salir de la ciudad siguen siendo un tema pendiente. Allí, en las horas pico, persiste la congestión. "[Además] está en pleno debate el sistema de tarifas de congestión. También se diseñarán avenidas en las cuales puedan circular más tranvías. Se proyectan para 2030, 120 kilómetros más", agregó Glover.

Peter Grouios, un ciudadano canadiense que se dedica al negocio de bienes raíces, sólo sale de su casa en auto. Vive un poco alejado del centro, pero la mayor parte del tiempo trabaja desde su hogar. "Llegar al centro me demanda unos 20 minutos. En hora pico, puedo demorar hasta 40 minutos", dijo.

Clima hostil

El clima en estas latitudes constituye un factor para tener en cuenta. Durante el invierno se hace muy difícil caminar unos pocos metros por la calle. "Es por eso por lo que el sistema busca que los usuarios no tengan que caminar más de cinco o siete minutos para llegar a destino", explicó Glover.

Pero en Toronto hay un sistema que protege del intenso frío a los ciudadanos. Según cifras oficiales, más de 100.000 personas usan todos los días túneles subterráneos que los protegen de las bajísimas temperaturas y de la nieve. Se trata del Toronto Path, compuesto de 27 kilómetros de paseos y 1200 tiendas. Además, comunica muchos edificios importantes y atracciones del centro de la ciudad con cinco estaciones de subte.

El Path también está pensado para el turista, ya que permite acceder desde los principales hoteles a las atracciones turísticas más importantes de la ciudad.

Testimonio

Gisela Giussi es argentina y vive en Toronto desde hace cinco años. Cuando LA NACION le pregunta sobre las diferencias entre el sistema de transporte público en esa ciudad canadiense y el de Buenos Aires, no lo duda. "Son muchas", dice. Y empieza a enumerar: el boleto único, la seguridad, la accesibilidad y las alternativas de pago son algunos de los beneficios. "Podés viajar un domingo a la madrugada y te sentís seguro como si fuera la tarde de un día cualquiera. A las mujeres, después de las 21, los colectiveros tienen permitido dejarlas bajar entre paradas", cuenta.

Giussi agrega que el sistema es accesible para todos: "Las estaciones cuentan con ascensores; todos los subtes y los colectivos tienen cinturones de seguridad para los discapacitados. Otro detalle: las paradas se anuncian por altavoces para los no videntes y por pantallas para quienes tienen problemas de audición".

El medio de transporte que más usa es el subte. "Lo tomo todos los días y demoro en viajar desde el trabajo a mi casa entre 30 y 35 minutos, independientemente de si es una hora pico", agrega. Según su observación, la frecuencia de trenes y ómnibus se incrementa notablemente en las peores horas de tráfico.

Pero en Toronto el tiempo puede jugar una mala pasada. La nieve impide muchas veces la circulación del transporte automotor. "El subte funciona llueva, truene o haya sol. Y además tenés el Path, que es una alternativa más que viable. Es una segunda ciudad bajo tierra. Es grande y te ofrece lo que se te ocurra", dice Giussi.

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 "Mobiliario" como la palabra principal del "CruciBondi".

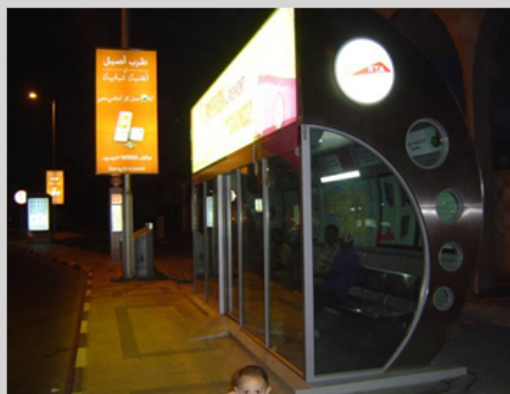
Como el formato anterior, el "Cruci-Bondi" contendrá palabras claves que se encontrarán en el mismo número de la revista, en diferentes artículos y noticias.

Mucha Suerte!!!



Humor Busólogo

"Parada 6 Estrellas"



Parada de colectivos con aire acondicionado en Dubai

FUENTE: <http://www.travelblog.org/Photos/2383876.html>

RESPUESTAS NÚMERO ANTERIOR (N° 31)

CRUCIBONDI

1-Pymes. 2-Ecológicos. 3-Monedas. 4-Secciones. 5-Tarjetas.
6-Grupo Plaza. 7-Bandoneón. 8-El Puente Sat. 9-Brasil.
10-Diferencial. 11-Boleto.



Cruci-Bondi

1	M	_____
2	O	_____
3	B	_____
4	I	_____
5	L	_____
6	I	_____
7	A	_____
8	R	_____
9	O	_____
10	O	_____

- 1 - Sistema de transporte que se implemento en México.
- 2 - Ciudad Canadiense que implemento el TTC.
- 3 - Nombre en siglas de la tarjeta que implementó el gobierno.
- 4 - Sistema de transporte que se implemento en Colombia.
- 5 - Nombre de la empresa de la Foto del Mes.
- 6 - Sistema de transporte que se implemento en Chile.
- 7 - País visitado en "Viajando por el Mundo".
- 8 - Tipo de mobiliario urbano que se rediseñó.
- 9 - Lugar con paradas de buses con aire acondicionado.
- 10 - Combustibles ecológicos producidos a partir de Vegetales.



Efemeride

01/03/1992

La **Línea 39**, desdobló su recorrido identificandose el troncal como 1 y el nuevo recorrido, por las calles Crámer y Costa Rica, como 2.



Webs / Fotologs Recomendados



Website: Atlántida (Línea 57)
<http://www.atlantida57.com/>



Fotolog: Rosario Bus
http://www.fotolog.com/ros_bus



Diccionario "Bondiero"

S.U.B.E:

Sistema Unico de Boleto Electronico



¿Sabías Que?

El sistema integrado, **TTC** (Comisión de Tránsito de Toronto, por sus siglas en inglés) permite tener monitoreado el flujo de pasajeros en tiempo real durante todo el día.



El Número

2,75

Es el costo del boleto integrado (En dólares Canadienses), algo así como U\$S 2.15



Frase Célebre



Cuando un hombre es buen amigo, también tiene buenos amigos.

(Maquiavelo)



Fuentes Consultadas

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

* <http://www.linea-39.com.ar/>
(Efemeride)



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!!!