

EDICIÓN

U



CHAPA Y PINTURA

LA LEY DE MOVILIDAD QUIERE MÁS PASAJEROS EN EL
TRANSPORTE PÚBLICO Y MENOS AUTOS EN LAS CALLES.
LAS CLAVES: MEJORES RECORRIDOS Y APPS PARA VIAJAR.

¿TE GUSTÓ? COMPARTILO 

Editorial

El transporte en la economía

Por **Esther Sánchez**, decana de la Facultad de Ciencias Económicas

Existen dos grandes ramas del sector transporte: de personas y de cargas. Cada una de ellas se mueve con una lógica propia. La geografía de la zona es determinante para este rubro, ya que define su costo e incluso limita las modalidades.

En ambos casos, el transporte es un servicio ligado al desarrollo de otras actividades. La demanda por este servicio proviene de lo que sucede en esas actividades finales a las cuales el transporte sirve.

El transporte de personas sirve básicamente a turismo y negocios. Esta demanda seguirá la suerte de lo que suceda con los rubros a los que abastece. En el transporte de cargas, lo que importa es lo que sucede con los sectores productivos donde se producen las cargas a ser trasladadas.

El transporte de carga en Mendoza presenta una particularidad, y es que se trata de un lugar de origen y destino de cargas, pero también de un lugar de paso, en vista de su situación geográfica en el corredor Paraguay-Uruguay-Brasil-Argentina-Chile-Asia, que irá cobrando cada vez más relevancia.

El sector Transporte en su conjunto, dentro de la economía nacional, representa el 4,7 % del PBI, participación superior al valor agregado de la provincia de Mendoza, que representa el 4 % del total nacional. El transporte terrestre de cargas hacia y desde el país muestra algunas particularidades que tienen que ver con los flujos de exportaciones e importaciones.

En el Producto Bruto Geográfico de Mendoza, el sector se encuentra unido al de Almacenamiento y Comunicaciones, y representa el 6 % del total. Hace diez años podía considerarse que, dentro de ese conjunto, el transporte era lo más importante, pero con el *boom* de las comunicaciones, eso ha cambiado y Comunicaciones claramente explica al sector.

Dado que el transporte y la movilidad se encuentran implícitos en casi todas las actividades, es relevante



Es relevante definir un buen marco regulatorio que responda a una visión sobre el conjunto de problemas que importa esta actividad.

definir un buen marco regulatorio que responda a una visión sobre el conjunto de problemas que importa esta actividad y que permita satisfacer las necesidades de carácter colectivo, teniendo en cuenta la planificación territorial, el uso sostenible del suelo, la accesibilidad al sistema, la sustentabilidad del mismo y la expansión de las áreas urbanas.



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO

RECTOR

Ing. Agr. Daniel Pizzi

VICERRECTOR

Dr. Jorge Barón

COORD. GENERAL DEL CICUNC

Mauricio González

COORDINADORA DE MEDIOS

Cecilia Amadeo

EDICIÓN Y PRODUCCIÓN

Jorge Fernández Rojas

PERIODISTAS

Milagros Martín Varela

Verónica Gordillo

Juan Stagnoli

Florencia Martínez del Río

Mariano Rivas

CONTENIDOS

Prensa Rectorado · UNCUYO

CORRECCIÓN

Elizabeth Auster

DIAGRAMACIÓN

R40 Agencia

FOTOGRAFÍA

Victoria Gaitán

Marcelo Fernández

ILUSTRACIÓN

Pablo Pavezka

AGRADECIMIENTOS

Francisco Losada (columna página 12)

Edición U es propiedad de la UNCUYO.

RNPI en trámite.

Se autoriza su reproducción en parte citando la fuente.

El contenido de las notas firmadas no necesariamente refleja la opinión de la Universidad.

Centro de Información y Comunicación de la UNCUYO (CICUNC).
Centro Universitario, M5502JMA, Mendoza, República Argentina.

uncuyo@uncuyo.edu.ar

Hoja de ruta

Por Jorge Fernández Rojas, Editor de Edición U
Ilustración: Pablo Pavezka

Nos volvemos todos en colectivo

"El auto ya no es el rey y la gente es lo primero"

JAN GEHL, ARQUITECTO
Y PENSADOR DANÉS

Desde hace un tiempo, se percibe cierto cansancio social en el ambiente urbano, en la calle misma, en las conversaciones cotidianas cuando no estamos al mando de un volante. Este juego de obstáculos en que se ha convertido el Gran Mendoza, con calles cortadas (por roturas y sus consecuentes refacciones), parece una constante y toma un pulso dramático en horarios críticos cuando el objetivo es llegar a destino lo más rápido posible.

De este problema y su posible solución esta entrega de *Edición U* al anticipar cómo será el sistema de transporte público de pasajeros que se aplicará a partir de diciembre. El dato sobresale en la entrevista al secretario de Servicios Públicos, Natalio Mema, que se puede leer en las próximas páginas.

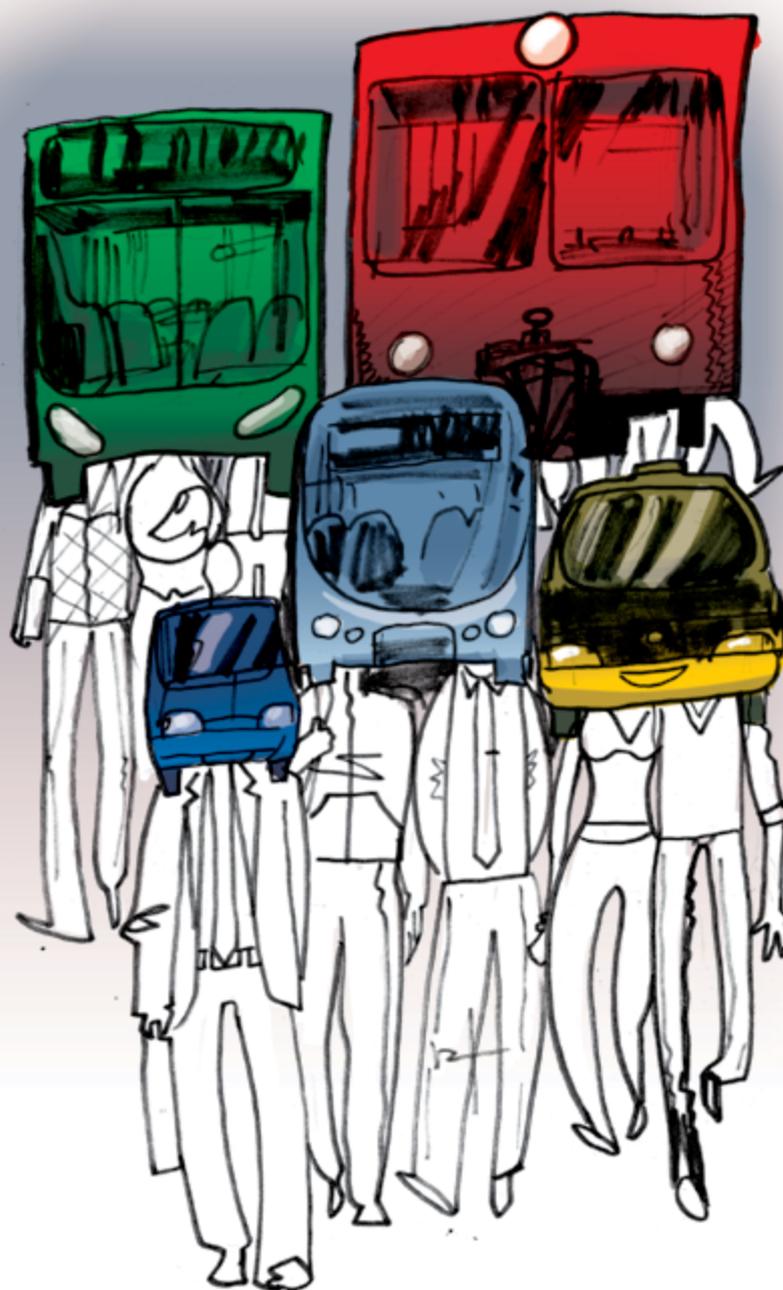
¿Se podría afirmar que se transita como se vive? En una generalidad, nuestras aristas más disimuladas y violentas afloran y muestran nuestra faz más repudiable. Esto ocurre cuando nuestros desplazamientos y traslados en la vía pública se ven impedidos.

Por eso es necesario darle racionalidad y planificación a nuestra necesidad de transitar. Este diagnóstico es coincidente con el advenimiento del nuevo sistema de transporte y de la aplicación de la nueva Ley de Movilidad, que viene a reemplazar la antigua norma de tránsito. En este panorama, encontraremos las razones para entender que la tendencia urbana apunta a organizar el espacio público para que los habitantes transiten con la suficiente comodidad para el bien del conjunto (por eso la cita elegida para iniciar esta nota).

Hay una idea basada en ese concepto que se pretende poner en marcha a partir de fin de año. Se trata de disponer más viabilidad para el transporte de pasajeros, para alentar a quienes se trasladan en sus vehículos particulares a que finalmente elijan el colectivo.

Sería dejar de lado el íntimo egoísmo de llegar al punto final solo, pensando en que es lo más cómodo y lo más seguro. La decisión debería basarse, sobre todo, en lo que se está viendo: el laberinto cada vez es más retorcido y requiere de otras respuestas, más "colectivas" e inteligentes.

Una de las históricas leyendas indicativas que leíamos en los viejos ómnibus era: "No distraiga al chofer", obviamente para que el conductor estuviera atento a su tarea. Para estos tiempos, la recomendación deseada por quienes implementarán el nuevo sistema que incluye colectivos tradicionales, eléctricos, metrotranvía y troles también se podría aplicar hacia el destinatario al afirmar: "No distraiga al pasajero (que está disfrutando del viaje)".



Lo que se transparenta de este informe periodístico es una necesidad concreta: estamos en un laberinto y cada vez estamos más trabados en los recodos. Necesitamos transitarlo de un modo más seguro, confiable; en definitiva, más "viable".

Lamentamos no poder contar en este despliegue de *Edición U* con la mirada de los empresarios del transporte agrupados en AUTAM, ya que eligieron no participar de este análisis hasta que se sepa quiénes serán los nuevos concesionarios de los circuitos del nuevo sistema, los que se conocerán ahora en octubre.

En cambio, compartimos aquí los fundamentos académicos y técnicos de los que impulsan MendoTran, el servicio que se viene, además de las crónicas de los hechos que desembocarán en la próxima parada.

¿TE GUSTÓ? COMPARTILO



Nota de tapa

Por Verónica Gordillo
Fotografía: Victoria Gaitán

¿TE GUSTÓ? COMPARTILO 



Seducir a nuevos pasajeros y cuidar a los actuales: ese es el objetivo del nuevo sistema de transporte público para el Área Metropolitana que se implementará en forma progresiva desde diciembre.

El plan para lograr que los 300 000 conductores que ingresan a diario a la Ciudad dejen su auto y se suban al micro, y para que las 335 000 personas que lo usan todos los días viajen más cómodas, incluirá la redistribución de recorridos sobre la base de servicios troncales, interdepartamentales y locales y la migración paulatina del pago con la tarjeta RedBus a la SUBE, que incluye una tarifa social para beneficiarios de planes nacionales.

El secretario de Servicios Públicos, Natalio Mema (32), es consciente de que el cambio conlleva un riesgo. Como cualquier político que se precie de serlo, sabe que el transporte público es uno de los temas más sensibles –si no el más– para los ciudadanos, simplemente porque miles dependen de él para llegar a su trabajo o su lugar de estudio, por lo que cualquier modificación genera molestias y enojos. Pese a esto, el funcionario está dispuesto a pagar el costo porque confía en la solidez del estudio técnico que le dio sustento y, sobre todo, en los beneficios que traerá a los usuarios.

El transporte público es un tema central, así lo muestra la magnitud de la inversión que requiere. La red metropolitana tiene un costo anual de 3500 millones de pesos, de los cuales entre 900 y 1000 se recaudan con el pago del boleto; el resto, hasta hace poco, se subsidiaba entre la Nación (unos 1300 millones de pesos) y la Provincia (unos 1100 millones de pesos), pero luego de la quita del aporte nacional, ambas sumas las enfrentará Mendoza. Es decir que cada usuario paga el 33 % del costo real del pasaje.

Con esto –aseguró– tendríamos el mismo sistema, mejor o peor, pero sin problemas. Explicó que el Gobierno entendió que era el momento de idear un plan que respondiera a las necesidades

MendoTran, el nuevo sistema de transporte

Será a partir de diciembre, según la estimación del secretario de Servicios Públicos, Natalio Mema. El objetivo es seducir a nuevos usuarios y conservar a los actuales. Se implementará en forma paulatina la SUBE y se mantendrá el trasbordo de 90 minutos.

de los vecinos de Capital, Godoy Cruz, Guaymallén, Maipú y Luján de Cuyo, y que siguiera los lineamientos de las leyes de Ordenamiento Territorial. Más allá de las modificaciones, Mema subrayó que la discusión central es el uso del espacio público. Ejemplificó: Mendoza incorpora a razón de 4 kiló-

metros de autos nuevos por año, pero la Ciudad tiene las mismas calles, por lo cual el colapso es inminente. Cree que la única forma de mitigar el problema es que mucha gente viaje en un solo vehículo (el micro), y no que todos los que tengan un auto manejen hasta la Ciudad, generalmente solos.

De ese concepto central se desprende lo que es casi un eslogan para Mema: seducir a nuevos pasajeros y cuidar a los actuales. Dijo que no hay mejor forma de seducir a un automovilista varado por 20 minutos en un embotellamiento que hacer que vea cómo, por un costo, pasa un colectivo detrás de otro, sin restricciones, por un carril exclusivo.

En cuanto al segundo objetivo, pretende responder a las necesidades de los usuarios, ya que el actual servicio es radial, es decir que todos los colectivos llegan a la Ciudad, cuando, por ejemplo, en Maipú y Luján, el 70 % de los viajes son hacia el interior de los departamentos o entre ambos.

Mema subrayó que buscarán dar respuesta a los reclamos de los usuarios, los que conocen a través de la Encuesta de Origen-Destino. Estos son: incumplimiento de frecuencias, falta de higiene en las unidades y colectivos que pasan pero no suben a los pasajeros.

De planes y leyes

Mema aseguró que la decisión de modificar el sistema implicó un plan general de trabajo, que incluyó diversos estudios técnicos, así como proyectos que presentó el Ejecutivo y que se convirtieron en leyes. Se creó la Sociedad de Transporte Men-



Mema confiesa que hubiera sido más fácil que nada cambiara, es decir, troquelar y pegar los mismos pliegos de licitación vigentes desde hace años.



doza, se cambió la norma de Transporte, se aprobó la de Movilidad (que generó críticas de taxistas por la regulación de los servicios a través de plataformas digitales), así como la del Ente de Movilidad, que tendrá tareas específicas de control.

En paralelo, los técnicos del Ejecutivo elaboraron un Plan de Movilidad que utilizaron para armar los pliegos de la nueva licitación, a la que se presentaron las mismas empresas que hoy prestan el servicio: General Roca, Autotransportes Presidente Alvear, General Mitre, El Cacique, El Trapiche, El Plumerillo, Maipú y Autotransportes Los Andes. Ahora, el Ejecutivo analiza las ofertas económicas de quienes se quedarán con los recorridos hasta el 2028.

Un sistema troncalizado

La nueva red se denominará Mendo-Tran. Todas las unidades serán rojas, pero cada grupo sumará además un color distintivo. Los cambios se implementarán a partir de diciembre, con la idea de aprovechar el receso escolar.

Otra modificación sustancial será pasar del pago con la tarjeta RedBus a la SUBE, pero por un tiempo ambas convivirán. El sistema incluirá la tarifa social para los beneficiarios de algún plan nacional (como la Asignación Universal por Hijo), que serán 160.000 personas.

La matriz del sistema serán los servicios troncales que unirán los grandes ejes de demanda, norte-sur y este-oeste.

Tendrán gran capacidad de carga de pasajeros, alta frecuencia de paso (entre 5 y 8 minutos) y carriles exclusivos para evitar, por ejemplo, que un embotellamiento detenga su marcha. Estos servicios los prestará la Sociedad de Transporte Mendoza (sin licitación), con el metrotranvía (que sumará tres duplas y se extenderá a Las Heras en 2019), además de las unidades eléctricas, cuya compra ya se concesionó.

Esta columna vertebral se alimentará de servicios interdepartamentales, que recibirán pasajeros provenientes de recorridos locales, para lo cual se mantendrá la combinación de 90 minutos por el mismo precio. A la red se sumarán los micros locales, con recorridos entre las comunas y que también funcionarán como alimentadores de los segundos. Serán de menor porte, con frecuencias de entre 15 y 30 minutos en hora pico.

El último eslabón de la cadena serán los recorridos diferenciales, que son unidades más pequeñas, donde los pasajeros deben

ir sentados y pagan una tarifa más alta. Estos unirán Luján y Maipú con Ciudad, y habrá servicio hacia el Aeropuerto, Terminal de Ómnibus y zona hotelera del centro.

Ganancia atada a la eficiencia

Con la nueva licitación, se modificará la forma de pago a los empresarios. Si bien seguirá siendo por kilómetro recorrido, estará atada a la eficiencia.

Para pagar al empresario, se tendrán en cuenta dos variables nuevas: el cumplimiento de las frecuencias (con control de horario de salida e ingreso de cada unidad) y la cantidad de pasajeros, lo que se controlará a través del número de transacciones. Esto es porque de nada sirve que completen el recorrido si no suben a los pasajeros.

Otro requisito que deben cumplir es tener al día los impuestos provinciales. De lo contrario, no se activa el pago.

Media y larga distancia

Una vez que la nueva red del Gran Mendoza esté en funcionamiento, el Ejecutivo iniciará el ordenamiento de los servicios que se prestan en los otros departamentos, desde Lavalle hasta el Valle de Uco, o el Sur. El secretario de Servicios Públicos, Natalio Mema, reconoció que

En números

9 grupos conformarán la red. El 1 lo prestará la Sociedad de Transporte Mendoza (troncales) y será el único que no se licitará. Los ocho restantes estarán en manos de privados.

335 000 personas por día utilizan la red metropolitana.

514 000 transacciones diarias se registran con la RedBus (promedio de 2017).

89 000 000 kilómetros por año recorrerán los micros. Actualmente son 82 millones.

3500 millones de pesos es el costo anual de la red. El 66 % lo subsidia la Provincia, luego de que la Nación eliminara su aporte.

existe un gran desorden, que 9 empresas prestan el servicio, que los usuarios no tienen el transporte que merecen y que existen más de 2000 tarifas diferentes.

La primera modificación ya la hicieron cuando aplicaron una tarifa diferenciada para los que viajan desde los distritos a las cabeceras del departamento. Hasta ahora pagaban lo mismo que si venían a la Ciudad.

Nota de tapa

Por Milagros Martín Varela
Fotografía: Victoria Gaitán



¿TE GUSTÓ? COMPARTILO 

La columna vertebral del sistema

La Sociedad de Transporte Mendoza será la encargada de los recorridos troncales que prevén la nueva Ley de Movilidad y el sistema MendoTran. Se espera que a fin de año esté listo el tramo del metrotranvía que llega hasta Las Heras.



Con la nueva Ley de Movilidad, la Sociedad de Transporte Mendoza (STM) será la encargada del sistema troncal del transporte público que pretende implementar el Gobierno de la Provincia.

Un rol fundamental tendrá el Metrotranvía y la tan esperada puesta en funcionamiento del tramo que llegará hasta Las Heras. Aunque estaba planificado que la última parada fuese en Panquehua, este medio de transporte llegará hasta la calle Avellaneda, detrás de la plaza departamental. Por el momento, no está en los planes extender el recorrido hasta Luján de Cuyo, como era el plan original.

El nombre del sistema de transporte público que se aplicará a partir de la legislación aprobada es MendoTran. Uno de los ejes de este plan es que haya recorridos troncales en el Gran Mendoza, de este a oeste y de norte a sur, que quedarán a cargo de la STM. Así, la empresa provincial cubrirá con el Metrotranvía una de las líneas troncales norte-Sur, desde Gutiérrez, Maipú, hasta la calle Avellaneda, en Las Heras.

El tramo desde la zona céntrica hasta Las

Heras estará listo entre diciembre de 2018 y enero de 2019. Así lo dice el presidente de la STM, Leopoldo Cairone, quien también admite que, debido a los costos de la instalación, no se ha previsto que el Metrotranvía llegue a Luján de Cuyo, como era el plan. El funcionario, además, descartó la posibilidad de que las vías lleguen hasta el Aeropuerto El Plumerillo.

De hecho, se hablaba de que la última parada del Metrotranvía en Las Heras sería en la localidad de Panquehua. El titular de la STM explicó que, por los asentamientos que hay en ese sector, el recorrido finalizará en la calle Avellaneda del departamento norteño, detrás de la Plaza General Las Heras.

Cairone aseguró que las demoras en la finalización de la obra se han debido a la reubicación de las personas que vivían en

Está en marcha la compra de 25 unidades eléctricas que reemplazarán parte de la flota de los colectivos que actualmente funcionan con combustibles fósiles.

los predios hasta donde llegará el servicio.

Desde la STM tienen la intención de aumentar las frecuencias del Metrotranvía, que ya es uno de los medios de transporte público que cumple con los horarios con mayor rigurosidad. El presidente de la sociedad manifestó que la idea es que se llegue, en horario pico, a una frecuencia de 10 minutos.

El titular de la STM aseguró que hay siete unidades de trolebuses que comenzarían a circular a partir de este mes de octubre. En un futuro, cuando queden totalmente implementados la nueva Ley de Movilidad y el sistema de MendoTran, esos siete vehículos serán utilizados sólo para la línea Parque, único recorrido que harán los troles.

En tanto, está en marcha la compra de 25 unidades eléctricas que reemplazarán parte de la flota de los colectivos que actualmente funcionan con combustibles fósiles. El trayecto norte-sur irá desde la calle Avellaneda, en Las Heras, hasta el Puente Olive, en Godoy Cruz, y el recorrido este-oeste será desde la calle Tirasso, en Guaymallén, hasta la UNCUYO.

Puntualmente

Siete duplas de metrotranvía funcionan en la actualidad.

Entre 10 y 11 duplas de metrotranvía funcionarán a partir de la puesta en marcha de MendoTran.

Siete trolebuses se pondrán en marcha en octubre para la línea Parque.

Actualmente hay 37 colectivos (a base de combustible fósil) de la STM haciendo recorridos.

Con la nueva Ley de Movilidad, serán 44 vehículos los que se encargarán de los recorridos troncales.

Se incorporarán 25 colectivos eléctricos.

Se prevé que haya dos unidades de tranvía de compras, que podrían quedar a cargo del Estado provincial cuando se implemente el nuevo sistema.

Nota de tapa

Por Mariano Rivas
Fotografía: Victoria Gaitán



¿TE GUSTÓ? COMPARTILO 

Las apps, la sombra para taxis y remises

La Ley de Movilidad tuvo su punto de mayor conflicto en los artículos que regulan la llegada del servicio de transporte vía aplicaciones. Los choferes de estos vehículos protestaron por la competencia desleal que -argumentan- implicará la convivencia con Uber y Cabify.



Uno de los cambios más significativos que trae a la mesa la Ley de Movilidad es que permite la aparición en la provincia del “servicio de transporte privado a través de plataformas electrónicas”, como la misma lo denomina. Con Uber y Cabify como principales exponentes, la novedad levantó polvareda en el gremio de los taxistas desde el mismo momento en que se admitió como posibilidad.

Tras las manifestaciones en repudio a un proyecto que finalmente se convirtió en ley, la Asociación de Propietarios de Taxis de Mendoza (Aprotam) continuó con la resistencia y a fines de agosto presentó un recurso de amparo ante la Justicia por considerar inconstitucional la norma. A la espera de que se resuelva, ¿cuáles son sus objeciones a la llegada de estas plataformas?

Alberto Menghini, abogado de Aprotam, indicó que entienden que la ley “está fomentando la competencia desleal”. “El eje no es que no lleguen estas plataformas, porque entendemos que, por el avance de las tecnologías y las exigencias

de la sociedad, sería una utopía”, admitió Menghini. Sin embargo, el letrado señaló los factores que consideran más injustos.

La Ley también incluye un cambio en la denominación del servicio de taxis y remises. Como indicó el secretario de Servicios Públicos, Natalio Mema, “el taxi no es un servicio público, sino de interés general. El servicio público tiene la característica de ser esencial y debe prestarlo el Estado, que puede darlo en concesión (...) Lo demás es un servicio de interés general, y no lo

Otro de los cambios que introdujo la ley es la denominación del servicio de taxis y remises como de interés general. Esto quiere decir que ya no son un servicio público que debe prestar el Estado o dar en concesión. Puede ser prestado por privados con control estatal.

digo yo, desde el punto de vista jurídico es así”. Por esto, “al estar catalogado como servicio público, en 10 años, que nunca se relicitaban, se las prorrogaban con una ley”, explicó.

Uno de los reclamos es que paguen los mismos impuestos que los taxistas. “Que ese chofer (el de Uber o Cabify), al igual que los choferes de los taxis, sea registrado laboralmente, se le pague un sueldo, tenga las mismas cargas patronales, sociales, sindicales, previsionales”, exigió.

La disputa por los clientes

Desde Uber apuntan a “complementar” la oferta de transporte, según su gerente de comunicaciones, Juan Labaqui. El principal argumento que esgrimen es que la mayoría de los conductores no lo tendrá como fuente principal de ingresos. Ya hay más de 11 000 conductores inscriptos en Mendoza que aspiran a ser conductores de Uber.

El abogado de Aprotam replicó que

“es una gran falacia (...) Para que esto tuviese un velo de credibilidad, la ley debería haber previsto cuántos vehículos de estas plataformas podrían funcionar por cada tantos vehículos de taxi o remis, cosa que no hace. Es decir que en la práctica es presumible que termine habiendo más vehículos de estas plataformas que del servicio de taxis y remises”, protestó Menghini.

El marco para que operen Uber y Cabify

Lo que se exige a los choferes que aspiran a trabajar en alguna de estas firmas es la portación de un carnet profesional y un coche con una antigüedad no mayor a los cinco años. Las empresas, por su parte, deberán abonar a la provincia un impuesto del 1 % sobre cada viaje. “Si gobernara sólo teniendo en cuenta los pedidos de los empresarios, me parece que estarían sobrerrepresentados esos intereses. Yo tengo que ir a ver si el usuario está conforme o no con el servicio que tiene”, justificó los cambios Mema.

Infografía

Saber para viajar

El nuevo sistema de transporte de pasajeros llega con varias novedades para el usuario mendocino. El trasbordo, por ejemplo, será fundamental para poder aprovechar todas las opciones de recorridos troncales e interdepartamentales.

El Gran Mendoza sentirá el cambio a favor de la una mejor movilidad urbana.

Plataformas electrónicas

- ▶ Con Uber y Cabify como principales exponentes, está prevista la implementación de esta nueva forma de viajar que te permite pedir un vehículo desde tu celular descargándote la aplicación.
- ▶ Ingresando tu ubicación y lugar de destino, verás la tarifa estimada del recorrido antes de iniciarlo, la foto de tu conductor y los detalles del vehículo. Incluso podrás hacer el seguimiento de su llegada en el mapa.
- ▶ Las formas de pago serán en efectivo o con tarjeta de débito/crédito.
- ▶ La *app* permitirá que valores el viaje.

Taxis y rem

- ▶ Pasarán de ser un a encuadrarse en o "de interés general
- ▶ Los vehículos del conectados a un lu con un cartel lumín que se encuentran
- ▶ Los autos deberán instalados los siste seguimiento satelit que determine el E al usuario el ticket reloj tarifador.

Infografía: Florencia Martínez del Río.
Diseño: R40 Agencia.



ajajar

ises

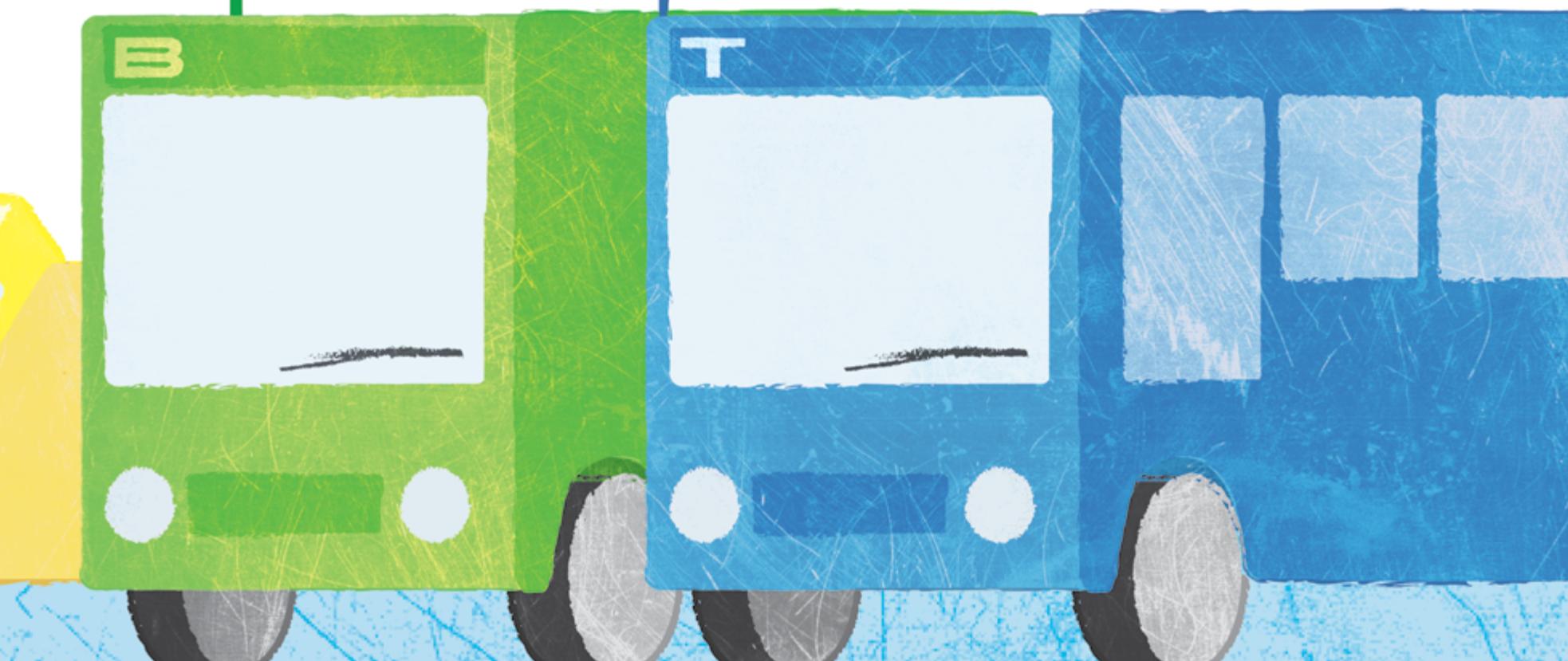
n servicio público de la categoría "B", deberán estar pagando fijo y contar con un seguro que indique que son libres. También deberán tener un seguro de accidentes de tránsito y de seguridad pública emitido por el Estado, y entregar el boleto emitido por el

Sube

- ▶ La tarjeta RedBus será reemplazada por la SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico), pero por un tiempo ambas convivirán.
- ▶ Habrá una tarifa social para los beneficiarios de planes nacionales, como, por ejemplo, la Asignación Universal por Hijo.

Mendotran y Micros Interdepartamentales

- ▶ La nueva red a cargo de la Sociedad de Transporte Mendoza (STM) se denominará MendoTran y realizará los recorridos troncales dentro del Gran Mendoza, conectando este-oeste y norte-sur. Veinticinco colectivos eléctricos irán de la calle Avellaneda al Puente Olive, y de Tirasso hasta la UNCUYO, mientras que el metrotranvía unirá Maipú con Las Heras.
- ▶ Todas estas unidades serán rojas con un color distintivo para cada una. Tendrán una alta frecuencia de paso (entre 5 y 8 minutos) y carriles exclusivos.
- ▶ Regresarán siete trolebuses para realizar solo el servicio de la línea Parque.
- ▶ Recorridos interdepartamentales, a cargo de colectivos de empresas privadas (con frecuencias de entre 15 y 30 minutos en hora pico), se sumarán a esta columna vertebral del MendoTran.
- ▶ Micros más pequeños también alimentarán al sistema troncal realizando recorridos diferenciales que unirán Luján y Maipú con Ciudad. Habrá un servicio hacia el Aeropuerto, la Terminal de Ómnibus y la zona hotelera del centro. Los pasajeros deberán ir sentados y pagar una tarifa más alta.



Nota de tapa

Por Juan Stagnoli
Fotografía: Victoria Gaitán

Debido a las subas en los precios de los combustibles, aumentó la cantidad de usuarios de transporte público. Sin embargo, son muchos los potenciales “clientes” que todavía no fueron seducidos por el sistema y es a ellos a quienes hay que convencer.

Pablo Cruz, titular de la cátedra de Transporte y director del Centro de Tráfico y Transporte de la Facultad de Ingeniería de la UNCUYO, aseguró que Mendoza llegó a un nivel en el que hay más autos que capacidad vial y por más que haya más carriles, se volverán a congestionar porque todos llegan al mismo destino: el microcentro. “Eso es ineficiencia”, sentenció.

En lo que va del año, se realizaron 120 millones de viajes en colectivo. En horas pico, 60 000 personas se desplazan en el Gran Mendoza y usan el sistema de Red-Bus. Cruz afirmó que, entre las ventajas, el parque móvil es relativamente nuevo, tiene buena cobertura, los empresarios están organizados y las autoridades hacen controles eficientes. Sin embargo, el problema es que los programas no se pueden articular por las diferencias que existen entre los municipios a la hora de implementar políticas de transporte.

Para que el sistema funcione, hay que potenciar los servicios troncales y reforzar el sistema de trasbordo jun-

“El trasbordo ahorra tiempo, pero la gente piensa todo lo contrario”

Pablo Cruz, profesor titular de la cátedra de Transporte de la Facultad de Ingeniería, aseguró que hay que potenciar los servicios troncales y reforzar los recorridos interdepartamentales. Por qué es fundamental capacitar al usuario.





¿TE GUSTÓ? COMPARTILO

to con recorridos interdepartamentales. La Ley de Movilidad, sancionada en julio de este año, advierte que el transporte público de pasajeros estará regulado por el sistema de movilidad metropolitano y dependerá de la unificación del sistema MendoTran.

¿Por qué no se logra captar a todos los usuarios del transporte público?

El transporte público no está perdiendo pasajeros, pero tampoco está sumando nuevos. Los recorridos de AUTAM cayeron en relación con otros años, pero tiene que ver con una cuestión económica. Hubo una fuerte recuperación de los recorridos de las empresas estatales: cambiaron la forma societaria y mejoraron las frecuencias y, en general, no se han perdido viajes totales. Lo que sí, el auto y la moto han ganado terreno.

¿Cómo se hace para sumar más usuarios?

Hay que mejorar los tiempos de viaje. Nadie deja el auto salvo que tenga un costo muy elevado o que los tiempos sean más cortos. Para eso, es fundamental crear carriles exclusivos, recorridos directos, infraestructura donde puedan circular los vehículos, trasbordos eficientes en lugares estratégicos y darle prioridad al bus con red semafórica inteligente. Con el mismo parque móvil, hay que ser más eficiente. Evitá la congestión del sistema público y demorás menos.

¿Cómo se deben implementar los cambios?

Hay que ser realista con lo que uno tiene y sería muy bueno terminar con las etapas del metrotranvía. Yo siempre dije que debió ir por San Martín, pero ahora se mueve mucha gente por calle Belgrano.

Por eso, cuando se incorporen las nuevas etapas, será muy bueno porque se reservará el espacio físico para el futuro: la traza es lo más caro. Incluso, ese metrotranvía podría funcionar también con buses articulados: tiene carril exclusivo y andaría mucho mejor.

¿Cuáles son las desventajas que tiene



“Los carriles troncales deben ir por donde más gente haya. Mientras más rápido vaya, mejor. Si se saca del centro, capta menos personas. En los departamentos hay que hacer un recorrido local más frecuente que tome ese sector y que trasborde, en definitiva, con un troncal”, agregó.

Mendoza para aplicar un sistema de transporte eficiente?

No logran ponerse de acuerdo los municipios del Gran Mendoza. La UNCUIYO tiene herramientas, pero cuando vas a plasmarlas a las calles, no se pueden aplicar porque son jurisdicción departamental. Es fundamental entender que hay que fortalecer el sistema de transporte público dándole prioridad.

Teniendo en cuenta los desarrollos urbanos por fuera del área metropolitana, ¿cómo se articulan las políticas de transporte?

Cuando uno planifica los sistemas de transporte, tiene que considerar las encuestas de origen y destino. Además de fortalecer el transporte público, es necesario desarro-

llar otras políticas. La mayoría de la gente que estudia en Capital no vive allí. El 35 % viaja por estudio, el 35 % es por trabajo y el 30 % restante es recreativo. Hay que descentralizar.

Un terreno en un barrio privado cuesta más barato que en el centro, pero te volvé esclavo del auto. Ahí es donde hay que trabajar. Mendoza llegó a un nivel donde hay más autos que capacidad vial. Por más que haya más carriles, se volverán a llenar porque todos llegan al centro. Eso es ineficiencia, por lo que tenemos que educar al usuario.

¿La gente entiende los cambios?

El usuario no sabe todos los cambios que implica el sistema de transporte. El trasbordo implica ahorrar tiempo, pero la

gente piensa todo lo contrario: hay que entender que con el trasbordo bajás costos y ganás tiempo.

¿Cómo se debería combinar el transporte urbano con el de media y larga distancia?

Hay que crear centros de transferencia. Todos quieren llegar en vehículos directos, pero esa convergencia no es efectiva. Por eso son importantes los servicios troncales para transferir el flujo de usuarios. Un bus articulado toma lo que hacen 20 micros comunes. Es molesto, pero hace a la velocidad.

¿Qué opina del pago por kilómetro recorrido?

Antes era por pago de boleto. El empresario manejaba la frecuencia y levantaba muchos pasajeros. Así, disminuía la frecuencia para hacerlo rentable. Este sistema es bueno porque es un servicio y les estás enviando la pelota a las autoridades.

El sistema, tal como está planteado, ¿satisface las necesidades del usuario?

Se planifica en función de cómo la gente viaja (la encuesta de origen y destino), se hace en función de la idea que tenés y los costos que manejas. Hay que estar acorde con lo que uno tiene y planificar en función de ello.

¿Se puede pensar la vuelta del trole?

Sí, el tema es que esté bien mantenido. Hay que ver si los costos operativos convienen o no. Los troles anteriores eran viejos, se rompían seguido y era difícil mantenerlos. Bien mantenidos, son buenos. *(Nota del Editor: El secretario de Servicios Públicos confirma la restitución de los troles en un solo circuito del Gran Mendoza. Ver páginas 4 y 5).*

¿Es rentable mantener el metrotranvía?

Tiene un costo superior y es menos rentable, pero ningún sistema de transporte público en el mundo lo es. Sin transporte público subsidiado, el precio sería de 40 pesos.



Opinión

Por Francisco Losada, profesor de Derecho del Transporte de la UNCUYO.
Ilustración: Pablo Pavezka

¿TE GUSTÓ? COMPARTILO 



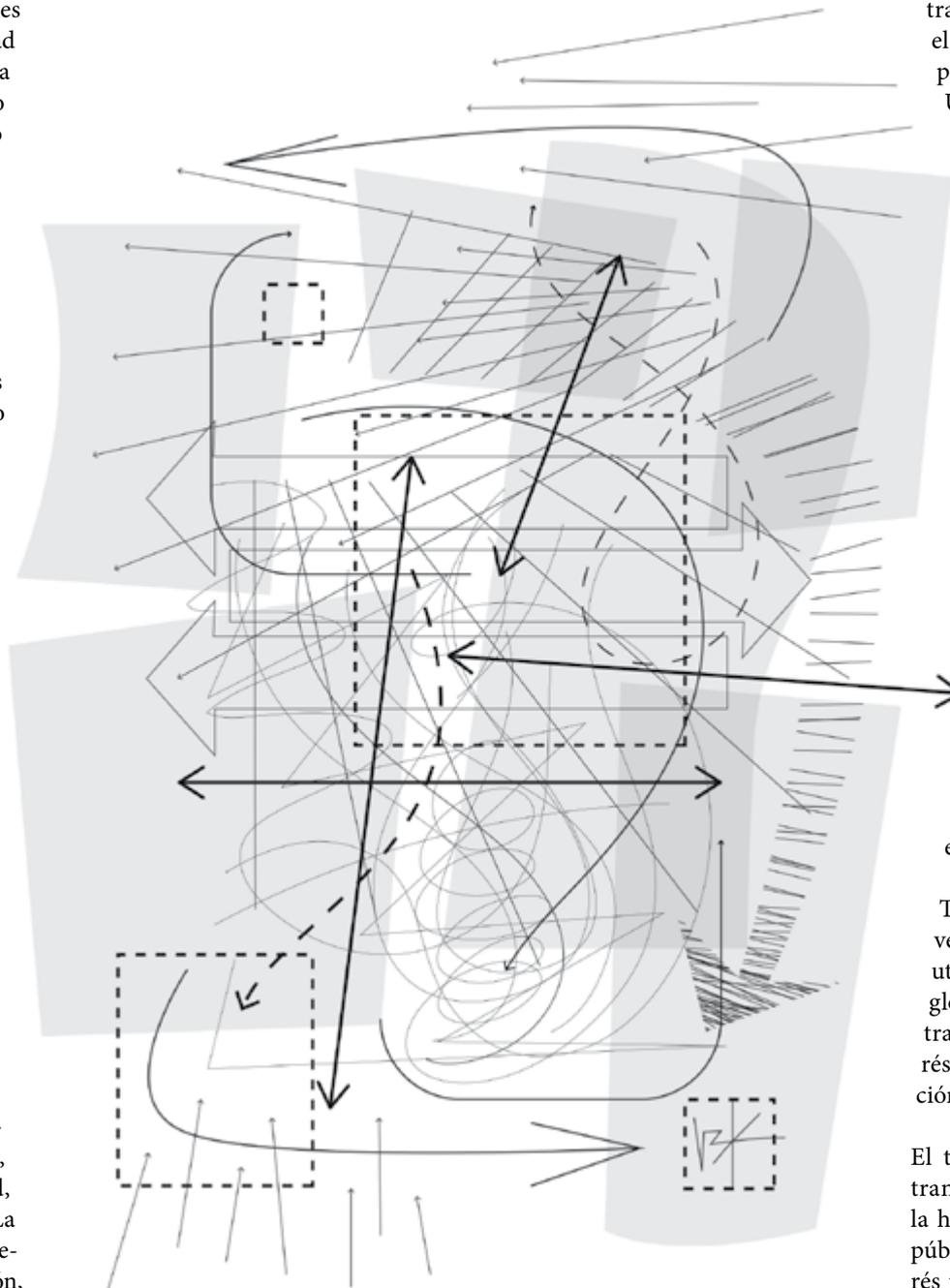
La nueva regulación del transporte y la movilidad en Mendoza

Qué es servicio público y qué es servicio de interés general.

El transporte y la movilidad se encuentran implícitos en casi todas las actividades más simples y más complejas. La movilidad es un aspecto a tener en cuenta para la regulación del transporte. El campo de la movilidad estudia el desplazamiento de bienes inmateriales, como la tecnología, el capital, el lenguaje, las imágenes o las ideas, poseedores de una auténtica movilidad organizadora del espacio.

Un “marco regulatorio del transporte y la movilidad” es aquel que, “respondiendo a una visión sobre el conjunto de problemas que importa la movilidad o traslado dentro de un ejido determinado, sintetiza un plan de carácter integral y estratégico para satisfacer esas necesidades de carácter colectivo, debiendo tener en cuenta los antecedentes sobre la planificación territorial y un sostenible uso del suelo, la accesibilidad al sistema y sus distintos modos, la sustentabilidad del mismo, en su caso la expansión de las áreas urbanas y el desarrollo e impulso de vehículos alternativos tales como bicicletas, áreas de estacionamiento y organización y expansión de los medios colectivos y masivos de transporte público, como también el crecimiento del transporte individual”.

La Ley 9086 aclara qué son servicios públicos, cuáles son actividades privadas de interés público (denominadas “de interés general”) y cuáles requieren de una simple habilitación. Determina qué servicios públicos de transporte de pasajeros son los que buscan satisfacer las necesidades básicas de transporte de la sociedad, cumpliendo con continuidad, regularidad, universalidad, igualdad y uniformidad. La administración los puede brindar, o por delegación a través de la autoridad de aplicación, por concesión o permiso.



Sólo son servicio público los llamados “servicios regulares”. Son ómnibus, troles y tranvías que se prestan directamente por el Estado mediante la Sociedad de Transporte de Mendoza Sociedad Anónima Unipersonal, o mediante concesionarios.

Taxis y remises son servicios de transporte de pasajeros de interés general. Sin itinerarios determinados, hacen oferta pública en caso de los taxis y perciben tarifas fijadas por la autoridad de aplicación sin tener en cuenta la cantidad de pasajeros.

Además, la norma termina con un antiguo problema, que son los apoderados no regularizados, creando la figura de las mandatarias. Son las personas jurídicas que dan la prestación por terceros titulares de permisos de taxi y remis. Pueden contratar los choferes y respetar su antigüedad, así como sus derechos, beneficios laborales y gremiales. El titular del permiso será responsable solidario de todas las relaciones jurídicas y laborales que establezca el mandatario administrador para la explotación del servicio.

También se contempla el servicio a través de tecnologías de dispositivos móviles utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes. Este transporte es una actividad privada de interés público sujeta a la autoridad de aplicación.

El transporte para el turismo, contratado, transporte escolar y de cargas solo requieren la habilitación del Estado. No son servicios públicos ni son actividades privadas de interés público, y son irrelevantes para la autoridad.



Noticias UNCUYO



A puro rock se vivió el Día del Estudiante

Bandas locales coparon la Plaza del Bicentenario del Predio Universitario, en la cuarta edición del UNCUYO Rock. El festival se transmitió en vivo por Señal U, Radio U y Radio Abierta.

En la bienvenida a la primavera, el público disfrutó de un espacio gastronómico con *foodtrucks* de comida étnica y juegos.

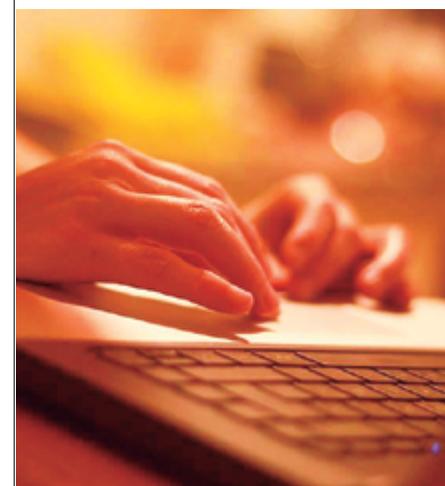
La celebración incluyó el show artístico de Lity Bressia, con sus rimas veloces y finas; la presentación de la banda emergente Spaghetti Western; el espectáculo musical y visual de Las Luces Primeras; la propuesta del ensamble de instrumentos de bronce, batería y percusión de Las Brassass, y La Skandalosa Tripulación con sus fusiones del rock, ska, reggae, punk y hip hop.



Concurso de escritura para estudiantes

Alumnos de tecnicaturas, grado, posgrados y de los colegios de la Universidad pueden presentar sus producciones hasta el viernes 12 de octubre. Las publicaciones seleccionadas recibirán premios y formarán parte de la revista *Desconexión*.

Las notas deben analizar, problematizar o discutir alguna temática social referida a política, economía, género, derechos humanos, geopolítica, cultura, educación, salud, sociedad. El texto debe tener una extensión máxima de 1800 palabras (aproximadamente 3



carillas de hoja A4). En el documento se deberá consignar el título de la nota, nombre del autor y la carrera o colegio al que pertenece.

Los interesados deben enviar las producciones en formato Word (archivos .doc o .docx) al correo-e: revistadesconexion@gmail.com. El asunto debe decir: "Concurso Apellido". Para obtener más información, escribir al correo-e: revistadesconexion@gmail.com

Noticias UNCUYO

ASESORAMIENTO PERSONALIZADO DE LA ACTIVIDAD FÍSICA CON SEGUIMIENTO ON LINE



¿Cómo es el procedimiento para realizar una consulta?

Este servicio está abierto a todos los afiliados a partir de los 14 años.

- 1 - El paciente solicita un turno en Mesa de Turnos al 4494076 - 4494074.
- 2 - En la primer consulta se realiza la evaluación inicial.
- 3 - Luego se define el plan de trabajo personalizado.
- 4 - Se educa al paciente para el logro de los objetivos planteados.
- 5 - Se supervisa el progreso del plan de acuerdo a la complejidad del paciente y de la propuesta.
- 6 - El seguimiento se realiza de manera online a través de fotos o videos que el paciente debe enviar por whatsapp o por mail.
- 7 - Finalmente, se reajusta el plan de acuerdo a la necesidad del paciente.



Más de 300 chicos del país compitieron en la Olimpiada de Ciencias Junior

Estudiantes de escuelas primarias y secundarias demostraron sus conocimientos científicos en el certamen que impulsa la UNCuyo desde 2009 para despertar vocaciones tempranas y amor por la ciencia. Dos jóvenes de Chaco fueron los mejores del nivel 1 y cuatro varones, de Buenos Aires, Chubut, Rosario y Men-

doza, fueron los campeones del nivel 2.

Durante una semana en Mendoza, las delegaciones estudiantiles, acompañadas por docentes –cerca de 400 personas–, pusieron a prueba sus capacidades para resolver pruebas teóricas y experimentos científicos en Física, Química y Biología. Además, se distendieron

en actividades recreativas y los profesores se perfeccionaron con distintos talleres.

La Olimpiada Argentina de Ciencias Junior es un espacio para que los estudiantes reconozcan y valoren sus capacidades, y para que los profesores e investigadores actualicen contenidos pedagógicos.

Referente feminista africana en la UNCUYO

Lilian Naserian, de la tribu Masái, de Kenia, llegó a la Universidad para hablar de su pueblo y compartir su historia de vida, su rol como mujer y las actividades que realiza en defensa de los derechos humanos en ese territorio. Su visita tiene que ver con la política de internacionalización que desarrolla la casa de estudios.

En su rol de ayudar más allá de las fronteras, la UNCUYO recibió a Lilian Naserian, referente feminista africana habitante de una pequeña aldea de Kenia (tribu Masái). Dejó por primera vez su País y está hasta mediados de octubre en la casa de estudios participando en distintas cátedras vinculadas con la mujer, con la literatura e historias africanas.

Lilian Naserian es licenciada en Arte y Lite-



ratura por la Kenyatta University. Es una de las pocas mujeres que pudo acceder a una educación universitaria, a pesar de los obstáculos. Ser mujer en territorio masái conlleva vivir una existencia sometida a duras

presiones por parte de la propia comunidad y sufrir rituales fuertemente instalados, como la mutilación genital o el matrimonio precoz. En ese sentido, hace años lucha por la emancipación femenina.

Noticias UNCUYO

La UNCUYO es *main sponsor* de este genial evento en el que nueve expertos internacionales del periodismo, la televisión, los videojuegos, los medios digitales y las realidades inmersivas compartirán sus experiencias con las audiencias locales.

La edición 2018 de Mediamorfosis comenzó el 30 de agosto en Buenos Aires y también tendrá sus capítulos en Chile, Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Uruguay.

Te proponemos conocer a través de cinco simples preguntas de qué se trata este evento que refleja la revolución transmedia de estos tiempos.

¿Qué es Mediamorfosis Mendoza 2018?

Es un evento que se realizará el jueves 18 de octubre en el Hotel Intercontinental, desde las 9 de la mañana. Es el Foro Transmedia más influyente e innovador de Latinoamérica.

¿En qué consiste?

Su creador, el argentino, **Damián Kirzner**, se refiere a Mediamorfosis como un foro internacional con especialistas que reflexionan sobre la evolución de los medios. Es un encuentro donde profesionales de medios y empresas analizan cómo cambian los medios a partir de las nuevas tecnologías. Se trata de un espacio de discusión para ser más efectivo en encontrar audiencias.

¿Quiénes son los oradores que estarán en Mendoza?

Damián Kirzner (Argentina) es el creador y director de Mediamorfosis. Es productor audiovisual. Fue gerente de programación de La Nación+ y contenido transmedia en La Nación. Diseñó y desarrolló desde cero el canal de televisión LN+. Además fue gerente artístico y de producción de Ideas del Sur y productor ejecutivo de Cuatro Cabezas.

Cristobal Dañoibeitia (Chile) es director y fundador de Emboided Group Chile, empresa que se dedica al análisis de audiencia con tecnología sensorial.

Naomi Roth (Francia) es periodista espe-



El espacio de reflexión sobre la evolución de los medios de comunicación llega a Mendoza

El próximo 18 de octubre Mendoza recibirá a Mediamorfosis, espacio multiplataforma dedicado a la reflexión, análisis y producción de contenidos vinculados con la evolución de los medios de comunicación.

cializada en Antropología y realidad virtual (VR). **Naomi** invita a descubrir el verdadero poder de la realidad virtual y los desafíos que tenemos que enfrentar con su aplicación para el futuro que aún está inventándose.

Alvaro Triana (Colombia) es director de Innovation Media Consulting Group Latinoamérica. Con más de 30 años de experiencia en consultoría gerencial en América, en los campos de estrategia, organización, gobierno corporativo y entrenamiento gerencial, trabajando para fir-

mas líderes. **Nick Fortugno** (Estados Unidos) es diseñador de juegos y storyexpert. Es el responsable creativo de Playmatics, reconocido en todo el mundo como diseñador de juegos y narrativa y empresario de juegos digitales y del mundo real.

Chris Moran (Gran Bretaña) es editor de The Guardian para proyectos estratégicos. Trabajó siete años como Editor de Audiencias en la sala de prensa de Londres, un rol que él diseñó. Co creador de Ophan la herramienta de The Guardian que sirve para entender

cómo y cuándo interactúan los usuarios con el contenido del medio, y esto, a su vez, ayuda a los periodistas y al equipo de redes sociales a adoptar mejores prácticas.

Federico Sykes (Argentina) es director de cine. Federico es sordo y es el creador y director del Festival internacional de Cine Sordo, el cual difunde y promueve a las personas sordas y muestra su avance a la sociedad.

Adam Sigel (Estados Unidos) es guionista y productor en Los Ángeles, trabaja en múltiples plataformas de entretenimiento, como TV, cine, videogames y móviles. Fue consultor de Steven Spielberg en la creación de videogames para Electronics Arts y desarrolló videogames para Disney y contenidos para FOX, Columbia. Su conferencia será sobre "Contar historias en 4D".

Gabriel Levy (Colombia) es experto en gestión de proyectos TIC y Transmedia, asesor y consultor en varios países latinoamericanos tanto en el sector público como privado, líder en gestión de proyectos y políticas públicas del sector audiovisual, además de un reconocido conferencista internacional.

¿A quién está dirigido?

Mediamorfosis está dirigido a todo aquel que entienda lo importante de conocer las nuevas formas de comunicación, además de periodistas, estudiantes de comunicación, empresas, agencias de publicidad, diseñadores, instituciones, marcas que se preocupan por ser más efectivos en sus comunicaciones y contar mejor sus historias para captar audiencias.

Es decir que se trata de una experiencia para todo el que quiera saber sobre las nuevas formas de comunicarnos.

¿Dónde se compran las entradas?

Quien quiera asistir debe ingresar a www.eventbrite.com.ar/d/argentina--mendoza/mediamorfosis.

Más información en: www.mediamorfosis.net/me/

SEÑAL U

RADIO U

EDICIÓN U

U ACADÉMICO

RADIO ABIERTA

Fortalecé tu mente con **UNIDIVERSIDAD**

LOS MEDIOS DE LA UNCUYO

9 de cada 10 neuronas nos eligen

5 medios esenciales para la nutrición total del cerebro.

Pluralidad de voces que desarrollan la empatía y el consenso.

Previene la caída del juicio crítico.

Libertad de pensamiento garantizada.

DANIEL POSTIZZI
Conductor de
Qué tarde se hizo
LUN a VIE 16 hs



unidiversidad.com.ar