

UNIVERSIDAD DE GUANAJUATO

División de Derecho, Política y Gobierno

Evaluación del Sistema Integrado de Transporte-Optibús de
la ciudad de León de los Aldama, Guanajuato.

Tesis para obtener el título de
Maestro en Administración Pública
Presenta
Manuel Franco Hernández

Guanajuato, Gto; Noviembre de 2014

AGRADECIMIENTOS

A la familia Franco Hernández:
Delfino, Yadira y Dante
por ser los mejores hermanos,
y a mis padres Manuel y Soledad
por ser juntos siempre, el bastión que
me brinda soporte y me impulsa
a seguir adelante.

.

A mis sinodales:
Dra. Vanessa Góngora Cervantes y
Dr. Aquiles Omar Ávila Quijas,
por dedicar su valioso tiempo
a la revisión de este trabajo.

En especial a mi paciente director de tesis:
Dr. Jesús Aguilar López, por no perder
la fe en este proyecto: que
primero fue una idea, después
sería un artículo y finalmente
se convirtió en una tesis
de posgrado.

A mis irrepetibles amigos:
Rito Lerma Mendoza
Paola Patricia Gaytán Lara
María de Lourdes Ramírez Segura
Sandra Liliana Prieto de León
Javier Leycegui Medrano
María Yohana Arteaga Rioyos
Roberto Esquivel Torres
Mariana Valtierra Vargas
por su incondicional apoyo
en los momentos complicados y en especial a:
Enrique González del Castillo Briones y
María Isabel Puente Gallegos
a quien sin su colaboración no hubiese
sido posible la realización de esta tesis.

INTRODUCCIÓN

En los inicios de la década de los noventa del siglo pasado, la ciudad de León de los Aldama, Guanajuato, principal municipio con desarrollo industrial, económico a nivel estatal y con el mayor índice de población, pues es la quinta más grande del país, se enfrentó al reto de transportar de manera eficiente a sus habitantes.

Esto a consecuencia de la problemática que estaba generando la pésima prestación del servicio de transporte público (camiones), pues se brindaba a través de unidades, muchas de ellas, con más de quince años de uso, lo que generaba un alto grado de contaminación al medio ambiente.

Existía además otro problema, por ganarse el pasaje entre los choferes, se realizaban prácticas que generaban múltiples accidentes y, en la mayoría de las veces, provocaban la muerte de peatones, por lo que era común encontrar notas en los periódicos locales anunciando este tipo de decesos.

Lo último mencionado, aunado al maltrato de los conductores hacia los pasajeros y que el sistema de transporte público no estaba interconectado (por lo que una persona debía pagar hasta tres pasajes para transportarse de la periferia al centro o de un extremo a otro de la ciudad), provocó que la población estuviera descontenta con la prestación del servicio de transporte público y exigiera de manera constante, a través de los medios de comunicación como la televisión y el periódico, el mejoramiento del servicio.

Se debe indicar que en dicha época Carlos Medina Plascencia era gobernador del estado de Guanajuato y Eliseo Martínez Ponce era presidente

municipal de la ciudad de León, ambos funcionarios candidatos del Partido Acción Nacional.

En ese contexto el municipio de León tuvo que diseñar en una política pública que resolviera dicha problemática y que proyectara la sustentabilidad de ésta por varias décadas, es por esto que en el año de 1997 se crea la Dirección de Tránsito Municipal, así como también se aprueba la creación del Plan Estratégico Territorial, en donde se crea la estrategia del Sistema de Integridad Municipal para efecto de dar vida al proyecto del Sistema Integrado de Transporte.

El Ayuntamiento de León analizó, para la creación de su política pública de transporte, los ejemplos de sistemas integrados de transporte existentes en América y Europa, encontrando como su principal referente al Sistema Transmilenio de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, Colombia, caso que “tropicalizó” a efecto de adaptarlo a la ciudad.

Posteriormente, en el año 2002, al ser gobernador del Estado Juan Carlos Romero Hicks, también del Partido Acción Nacional, dio impulso a la modificación de la *Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Guanajuato*, con lo que se otorgó a los municipios la facultad de administrar lo relativo al transporte público, lo que permitió al Ayuntamiento de la ciudad de León poner en marcha la política pública relativa a un sistema integrado de transporte.

Hecho lo anterior, el municipio de León tuvo que cambiar su marco jurídico y establecer lineamientos que permitieran, en la práctica, la ejecución de la política pública elegida. Así, el gobierno municipal, al enfrentar la problemática del transporte público, tuvo la visión de involucrar a todos los actores participantes

(concesionarios y usuarios del servicio) para generar un esquema que beneficiara a todos y los dejara satisfechos con la prestación del servicio.

En ese sentido, en el año de 2003, comenzó a funcionar en la ciudad el Sistema Integrado de Transporte-Optibús, resultado de la política pública que se implementó para resolver el problema del transporte, es por ello que en este trabajo, y como objeto de estudio, se realizó una evaluación al mencionado Sistema.

Así, en esta tesis, previo a llegar al resultado de nuestra evaluación, en el primer capítulo, se estableció cómo la Administración Pública Municipal puede enfrentar una problemática determinada y cómo las políticas públicas permiten plantear soluciones adecuadas y, posteriormente, evaluar las mismas. También se indicó qué es un sistema integrado de transporte y sus características.

En el segundo capítulo, se analizaron casos paradigmáticos de diversos sistemas integrados de transporte en Europa y en Latinoamérica y cómo resolvieron la problemática del transporte público.

En el tercer y último capítulo se estableció el resultado de la evaluación al Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León y, para llegar a la conclusión, de si esa política pública resolvía o no el problema del transporte público o cuáles son los factores que no permitían su desarrollo al máximo, se analizaron aspectos relativos a los tres actores del Sistema: el gobierno municipal, los concesionarios que brindan el servicio del transporte público y los usuarios del sistema.

En relación al gobierno municipal, se analizó el marco jurídico en el que actúa, la forma en que evalúa y sanciona a los concesionarios, el seguimiento que ha dado a la política pública a más de diez años de su implementación, y la perspectiva que tiene el municipio hacia el plan de crecimiento de la ciudad; lo que se tradujo en indicar si dicha política pública funcionará en el futuro mientras aumenta la población y, en consecuencia, crece la complejidad de mover de un punto a otro a la sociedad leonesa.

Referente a los concesionarios que brindan el servicio de transporte público se observó la manera en que están organizados, las condiciones en que prestan el servicio y la problemática a la que se enfrentan diariamente; para ello se realizaron entrevistas a gerentes operativos de las empresas del Sistema Integrado de Transporte, quienes, desde su perspectiva, manifestaron lo positivo y negativo del Sistema.

Ahora bien, para tener una perspectiva global, se tomó en cuenta al usuario, para ello se utilizó una encuesta que realizó una dependencia no gubernamental especializada en temas de movilidad y transporte, esta técnica de investigación arrojó la perspectiva actual que tienen los usuarios de la implementación del sistema: lo positivo, lo que critican más de las “orugas” y si ha traído beneficios económicos y sociales a la población leonesa.

Así, en esta tesitura, se desarrolló este trabajo de investigación, el cual es pionero en estudiar de manera separada y a la vez conjunta a cada uno de los

actores del Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León, lo que permitió generar un análisis y una perspectiva capaz de integrar una evaluación que sirva de punto de partida a los interesados en el tema, para sentar las bases e implementar soluciones que en forma concreta permitan que se desarrolle de manera óptima dicha política pública.

CAPÍTULO

I

La Administración Pública y la evaluación de las políticas públicas

1.- LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA: CONCEPTO Y ÁMBITO

En la actualidad la problemática social es compleja, implica situaciones políticas, económicas, ideológicas, culturales, comunicativas, de masificación, etcétera, diversos son los factores que intervienen, provocando desajustes en la sociedad, y que impiden el correcto desarrollo y funcionamiento de la misma.

Respecto a lo anterior se debe ser eficaz y eficiente y obtener resultados a corto y a largo plazo en cada uno de los aspectos que conforman a la sociedad, pues de lo contrario se acrecentarían las desigualdades sociales, las injusticias, los malos servicios y el abuso del poder, llegando al extremo de caer en el caos social.

Es por ello que a la administración pública, entendida como “La actividad que realizan los órganos del gobierno para alcanzar los fines del Estado, con base en ordenamientos legales que le otorgan atribuciones y competencias específicas” (Rendón, 2005: 15), le corresponde analizar y resolver cada una de las problemáticas que se van presentando en el diario acontecer de una sociedad.

Juan Sánchez González (citado en Caldera Ortega, 2012: 26), menciona que la Administración Pública consta de diversos aspectos:

- 1.- La actividad dinámica y en constante movimiento que contribuye a alcanzar los fines del Estado.
- 2.- Es el gobierno en acción y la parte mas visible de su actividad pública; inicia donde termina la política y concluye donde la política comienza.
- 3.- Es el poder ejecutivo con todos sus aparatos, órganos y dependencias públicas que lo constituyen aunque se relaciona de manera indirecta (complementaria) con los poderes legislativo y judicial.
- 4.- Es un proceso dinámico que tiene como finalidad la satisfacción de las necesidades públicas reconocidas por el Estado.

5.- Es una función que contribuye a que los ciudadanos, la sociedad y el Estado puedan alcanzar los objetivos concurrentes de estos tres factores.

6.- Es un instrumento fundamental del Estado para realizar aquellas actividades que no puede o deja de hacer, pero que debido al interés público deben realizarse.

7.- Como parte del gobierno que genera las políticas públicas, se encuentra vinculada a toda clase de asuntos públicos, que se manifiestan de manera concreta en los servicios que realiza el gobierno.

8.- Es la Ciencia Social que se encuentra en gestación y desarrollo, que nació como un subcampo de la Ciencia Política, que tiene por objeto estudiar, analizar y sistematizar la actividad organizada del Estado.

Por su parte, Caldera Ortega señala: “En consecuencia es necesario entender la acción pública, incluida la del gobierno, como un complejo entramado producto de la cooperación, el compromiso y el conflicto ente actores del sistema político (grupos de interés, políticos y burócratas). Esto amplía la brecha con respecto al entendimiento de la administración en el sector privado.” (2012: 24)

En tal tesitura, para atender a la diversa problemática a la que se enfrenta la Administración Pública, debe contar con herramientas que le permitan hacerlo de manera eficaz y eficiente, por lo cual una herramienta primordial son las políticas públicas.

2.- LAS POLÍTICAS PÚBLICAS: CONCEPTO Y ETAPAS

Las políticas públicas son definidas como: “Cursos de acción tendentes a la solución de problemas públicos, definidos a partir de la interacción de diversos sujetos sociales, en medio de una situación de complejidad social y de relaciones de poder, que pretenden utilizar de manera eficiente los recursos públicos y tomar decisiones a través de mecanismos democráticos, con la participación de la sociedad” (Canto, 1996: 52)

Desde esa perspectiva las políticas públicas nos permiten afrontar las problemáticas sociales y resolverlas. La solución que, aparentemente, nos puede proporcionar la política pública puede ser basada en una mejoría económica, social, en el perfeccionamiento de un servicio, en un sometimiento a la legalidad, o en un respeto a la impartición de justicia y la equidad.

Conforme a lo establecido por Manuel Canto Chac (1996) en su artículo “Introducción a la ciencia de políticas públicas”, cuando se va a crear e implementar una política pública se deben tomar en cuenta dos factores:

El factor de la racionalidad: Se refiere al cálculo a realizar con los medios con que se cuenta o con los que se pretende contar a efecto de cumplir con los objetivos y obtener los resultados planteados.

El factor de la democracia: Se refiere a que las decisiones tienen que ser tomadas por todos los que están implicados en la problemática, situación que es la ideal, empero en la realidad muchas de las decisiones de las políticas públicas a implementar son tomadas generalmente por quienes tienen el monopolio del poder político, económico o social.

Aunque se debe reconocer que, en la actualidad, esto está cambiando en nuestro país, pues se debe aceptar que los problemas concebidos como asuntos internos del gobierno se están terminando porque ahora los gobiernos están obligados a actuar con transparencia y responsabilidad, lo que conlleva a que los proyectos públicos sean entendidos como parte de un proceso y no como concesiones del gobierno, y los procesos de discusión tiendan a ser más plurales entre los diversos participantes del problema por lo que se solicitan mecanismos claros de participación, además de que últimamente existe una ciudadanía más consciente que exige que se escuche su voz y sea tomada en cuenta, solicitando también mecanismos claros de participación.

Aclarando lo anterior, como menciona Canto Chac, las políticas públicas se encuentran constituidas por diversas etapas las cuales son:

- Etapa de gestación: Cuando se elabora y se realiza el planteamiento de los elementos de la política pública y cuando se establece tomando en cuenta factores como la racionalidad y la democracia. Esta etapa se compone de las siguientes fases:

-Agenda: Se establece cuáles serán los aspectos de carácter técnico y político que se abordaran para poder plantear una política pública.

-Análisis: Se examinan las decisiones y objetivos planteados.

-Alternativas: Se plasman las diversas opciones que existen para la solución del problema.

Una vez planteado lo anterior, se tiene que señalar que en muchos de los casos se toma una decisión sub-óptima, esto significa que al existir ya un contexto definido, respecto a lo que consistirá la política pública, se establecen las

alternativas, se elige no la más óptima pero sí la más viable de acuerdo a los recursos con lo que se cuenta y que está condicionada por las situaciones específicas en que se toma.

- Etapa de decisión: Ésta se refiere a que, una vez realizado el planteamiento, se tendrá que elegir una solución y la que se escoja estará influida por factores como son: preferencias del decisor, reglas y procedimientos y las condiciones del ambiente, refiriéndose en este último caso al contexto en que se desarrollará la solución que plantea la política pública.
- Etapa de implementación: Se refiere a la materialización o aterrizaje de la política pública, en la cual se deben tomar en cuenta los intereses de los encargados de llevarla hacia adelante, así como los juegos de poder dentro de la organización ejecutante.
- Etapa de Evaluación: “Una forma de investigación social aplicada, sistemática, planificada y dirigida; encaminada a identificar, obtener y proporcionar de manera válida y fiable, datos e información suficiente y relevante, en qué apoyar un juicio acerca del mérito y el valor de los diferentes componentes de un programa (tanto en la fase de diagnóstico, programación y ejecución) o de un conjunto de actividades específicas que se realizan, han realizado o realizarán con el propósito de producir efectos y resultados concretos, comprobando la extensión y el grado en que dichos logros se han dado, de forma tal, que sirva de base o guía para una toma de decisiones racional e inteligente entre cursos de acción, o para

solucionar problemas o promover el conocimiento y la comprensión de los factores asociados al éxito o fracaso de sus resultados”. (1996: 52)

En consecuencia, en la etapa de evaluación se deberá tomar en cuenta el marco de valores y el criterio de quien evalúa, criterios que pueden ser muy distintos a los que tengan quienes gestaron, decidieron e implementaron la política pública, provocándose, en consecuencia, juegos de poder.

Al ver las distintas etapas de la formación de políticas públicas podemos entender que una de las más importantes es la evaluación, la cual puede depender de muchos factores. Esto es el panorama de valores que se pretende utilizar, los criterios que utilizara el evaluador y los factores que se pretenden evaluar.

En dicho contexto, se puede establecer que la evaluación nos permite obtener elementos, a través de la experiencia, que accedan al mejoramiento de lo evaluado, y también nos permiten la rendición de cuentas respecto de las políticas públicas; además de que las evaluaciones pueden aplicarse en diversas etapas cuando se trata de políticas públicas.

Entonces ahondemos en el marco teórico de las evaluaciones a efecto de tener una idea más clara de las mismas.

De conformidad con el autor Osvaldo Feinstein (2007: 19-21) en su artículo “Evaluación pragmática de las políticas públicas”, las evaluaciones se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Evaluaciones formativas: Su finalidad es el aprendizaje.
- Evaluaciones sumativas: Formulan un juicio de valor de lo evaluado.

-Evaluaciones ex ante: Corresponden al diseño de las políticas públicas, esto es sobre la relevancia o pertinencia de la intervención, se dan en la etapa de gestación cuando se justiprecian los elementos que conformaran la política pública.

-Evaluaciones ex post: Se hacen después de la implementación de la política pública.

-Evaluaciones intermedias: Aportan elementos de juicio al momento de decidir si se desea continuar con una política pública.

Son diversos los factores que intervienen para poder evaluar una política pública y que nos permitan medir la eficacia y la eficiencia de las intervenciones. En base a esto existen:

-Las evaluaciones de procesos: Focalizan la atención en los mecanismos e instrumentos a través de los cuales se han intentado alcanzar determinados objetivos.

-Las evaluaciones de impacto: Se centran en los resultados últimos de las políticas públicas.

Continuando con lo planteado por el autor Osvaldo Feinstein, el desafío es diseñar, implementar y utilizar evaluaciones de modo que permitan aprender de la experiencia, por lo tanto se deben medir los siguientes factores:

-La relevancia o pertinencia de lo que se evalúe: Muchas veces importa el contexto político para implementar criterios adicionales de evaluación.

-La eficacia: Grado en que se alcanzan los objetivos de una intervención, aquí entra la sostenibilidad de los resultados de la intervención

-La eficiencia: Se toman en cuenta las variables costo-beneficio.

Asimismo, Osvaldo Feinstein expresa que cuando se evalúan las políticas públicas se debe establecer como surge el marco orientativo o normativo, esto es, establecer los objetivos de la política pública y que pueden aplicarse a los criterios de evaluación, los cuales se pueden delimitar, según este autor, de la siguiente manera:

Cuadro 1. Marco orientativo de la evaluación

1.-Fines	¿Por qué evaluar?	Aprendizaje
2.-Agentes	¿Quién evalúa?	Autoevaluación Evaluación independiente
3.-Objeto	¿Qué evaluar?	Proyectos, Programas o Políticas públicas
4.- Momento	¿Cuándo evaluar?	Ex ante, tiempo real Ex post
5.-Cobertura	¿Cuánto evaluar?	Costes y beneficios Nivel óptimo
6.-Métodos	¿Cómo evaluar?	Tratamientos Criterios: relevancia Eficacia y eficiencia
7.-Uso	Factores que influyen el uso	Oportunidad, credibilidad y diseminación

(Osvaldo Feinstein, 2007: 27)

Por último se debe indicar que no todo es tan sencillo en la aplicación de las evaluaciones de las políticas públicas pues siempre existen factores que van a influir para que no se pueda desarrollar una cultura de la evaluación y estos son:

1.- La falta de fondos: La falta de recursos económicos para poder implementar la evaluación de una política pública.

2.- Capacidades limitadas: Se refiere al caso en que pueden existir los recursos económicos pero no las instituciones o los expertos adecuados que pueden llevar a cabo la evaluación correspondiente.

3.- Cuestiones metodológicas: Este supuesto refiere a cuando no se cuenta con métodos lo suficientemente pragmáticos que permitan una evaluación pronta y adecuada.

4.- Falta de incentivos: Las evaluaciones comúnmente pueden verse como una amenaza por quienes son evaluados, por lo que existe resistencia a la implementación de las mismas, por ello las evaluaciones deben plantearse como procesos de aprendizaje y, en consecuencia, como elementos de análisis y motivación para subsanar las deficiencias en los procesos.

Conforme a lo anterior, analizamos lo que son las políticas públicas y las diversas etapas de las mismas, ahondando en la etapa de la evaluación, su clasificación y problemática de implementación.

Ahora bien, en el presente trabajo de tesis se pretende evaluar el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León, pero antes de entrar a la problemática a analizar, establezcamos la función del urbanismo y, posteriormente, estableceremos qué es un sistema de transporte, cuáles son sus componentes y qué aspectos se deben tomar en cuenta para implementarlo.

3.- URBANISMO

El urbanismo siempre ha sido sinónimo de ordenación de la ciudad pero, ¿qué se entiende por urbanismo en la actualidad?

El urbanismo hoy en día “es una perspectiva global e integradora de todo lo que se refiere a la relación del hombre con el medio en que se desenvuelve y que hace de la tierra, del suelo, su eje operativo” (Fernández, 2000: 16).

En consecuencia, es obligación de la Administración Pública planificar el uso correcto del suelo y asegurar el equilibrio en las demandas de dicho recurso, de tal manera que éste se utilice en beneficio e interés de todos los habitantes.

Así, para el urbanismo, el espacio de la movilidad junto con el espacio público debe coexistir, lo que se traduce en planes de desarrollo que permitan a la ciudad crecer en diferentes aspectos a mediano y largo plazo.

Es decir, el espacio público debe ser entendido como un instrumento de distribución social, así como de unión comunitaria, en tal contexto debe ser una expresión de las voluntades colectivas para tener una identidad y representación

Esto es incorporar calles, avenidas y bulevares que permitan el desarrollo de la vida laboral y cotidiana a efecto de poder implementar un Sistema de Transporte que permita el tránsito y la vialidad.

Pero, ¿qué es un sistema de transporte? ¿Cuáles son sus elementos? ¿Cuál es su objetivo? Son cuestionamientos que a continuación responderemos.

4.- SISTEMAS DE TRANSPORTE: ELEMENTOS Y COMPOSICIÓN

Inicialmente debemos decir que un sistema “es un conjunto de componentes delimitados e interconectados que funcionan para el logro de un objetivo común” (Mundó, 2002: 287)

Los componentes del sistema pueden ser de naturaleza variada y pueden ser considerados subsistemas de dicho sistema, ya que cada uno de ellos puede ser a la vez identificado y analizado como un sistema particular.

Ahora bien, de conformidad con lo establecido por Josefina Mundó Tejada (2002: 290), “el objetivo fundamental de un sistema de transporte colectivo urbano es el traslado eficiente, cómodo y seguro de personas entre los distintos lugares donde se emplazan y desarrollan las actividades urbanas, facilitando la integración entre ellos”.

Esta autora señala, además, que los componentes del transporte colectivo urbano de carácter físico son:

- 1.- Vehículos o carros.
- 2.- Vías o derechos de vía.
- 3.- Paradas, estaciones y terminales.
- 4.- Garajes, depósitos o patios y talleres.
- 5.- Sistema de control, que incluye los equipos para la detección y comunicación.
- 6.- Sistema de suministro de energía.
- 7.- Ruta o líneas: entendidas como un conjunto de vías o derechos de vía que sirven los vehículos de transporte colectivo. El conjunto de rutas y líneas conforman la Red de Transporte Colectivo.

Entre los elementos no tangibles se encuentra:

- 1.- La Programación del Servicio: La suma de características operativas cuya variación puede cambiar el estado del sistema y que determinan en gran medida la salida de éste.
- 2.- La red de transporte: Los canales de transporte integrados que permiten el flujo de los usuarios entre sus lugares de origen y destino de una manera eficiente y conveniente, no sólo para ellos sino para la ciudad. El plantear la integración como condición para definir la estructura de las rutas y las líneas impone un enfoque de sistema para la planificación y gestión de transporte colectivo, aplicable a su vez a la planificación y gestión de cada modo de transporte participante en el servicio.
- 3.- Los operadores: Se encargan de aspectos como la programación del servicio, el mantenimiento de la flota y la tarifa, se considera conveniente incluir a los operadores como un componente del sistema de transporte colectivo. La responsabilidad de los operadores de atender las demandas y expectativas de los usuarios y autoridades, procesarlas y darles una salida.

Existen además factores ambientales como son:

- 1.- Las autoridades: Pueden poner restricciones o limitaciones al funcionamiento del sistema de transporte debido a las políticas económicas, tecnológicas, energéticas, de desarrollo, etcétera.
- 2.- Los usuarios: Quienes por medio de sus demandas o expectativas solicitan un servicio con determinadas características.

5.- POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Ahora bien, para constituir una política pública relativa a un sistema integrado de transporte se debe tomar en cuenta la relación transporte-estructura urbana, traduciéndose esto como la optimización del espacio urbano, lo cual debe ser un objetivo de los planes de desarrollo en cada ciudad.

Han existido a través de la historia diversas maneras de establecer modelos de ciudad, en los cuales el transporte siempre fue el factor más importante pues, sin lugar a dudas, el desarrollo de una población esta netamente ligada a su capacidad de movilización, esto potencia principalmente las actividades económicas y la rentabilidad de procesos que permiten el desarrollo generalizado.

Algunos de esos modelos, según lo expuesto por Silva Aparicio en su artículo “El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá” (2010: 35), han existido modelos de usos de suelo que integran al transporte como un componente básico de la planeación, que es lo que corresponde al ciclo llamado suelo-transporte; esto es explicar la distribución de los usos del suelo en su relación netamente proporcional con el transporte, lo que llevó a que se realizaran diversas propuestas de sistemas.

Continúa señalando esta autora, que un primer intento de ello fue en el siglo XIX con “la ciudad lineal” de Arturo Soria, en la que estableció que la accesibilidad es un factor determinante para la localización de los usos de suelo, propuso su modelo señalando que la estructura urbana estaba ligada a una columna vertebral de transporte férrea y que se distribuía equitativamente, a lo largo de su eje, el acceso al servicio de transporte. Evidentemente no todas las ciudades estaban

planeadas o adaptadas para implementar el sistema del español Soria pues en la actualidad existen ciudades dispersas, concentradas o multinucleares, por lo que se innovaron nuevos sistemas como son los sistemas de zonas concéntricas, de sectores radiantes y de los núcleos múltiples.

Si el transporte ha sido un factor importante en el desarrollo de las ciudades, no cabe duda que hablar en específico sobre transporte público ha sido un tema que ha tomado mayor importancia año con año pues no sólo esta ligado a cuestiones económicas, sino a situaciones ambientales, relacionadas con el calentamiento global y la contaminación ocasionada por industrias y automóviles, es por ello que se ha estado ante la necesidad de impulsar el transporte público, teniéndose ésta como una tendencia mundial.

En el artículo “Incentivos y desincentivos en los sistemas de transporte público en Londres, Madrid y Ciudad de México”, los autores mencionan que se han realizado diversos estudios sobre transporte público, abordado sobre diversas perspectivas, resultando más sobresalientes las siguientes:

“Van Egmond, Nijkamp y Vindigni (2003) concluyen que se requiere mejorar la eficiencia del servicio del transporte público local mediante cambios drásticos en la organización de los sistemas de transporte masivo. Implica crear una regulación que concilie los intereses del mercado y servicios de alta calidad enfocados a los ciudadanos.

Winston (2002) estudio el papel del gobierno y su desempeño en la inversión, provisión y regulación del transporte público, en autobuses, ferrocarril y transporte masivo, evidenciando que existen ineficiencias técnicas, lo cual provoca un déficit de unidades disponibles y congestión vehicular. Winston propone la privatización haciendo alusión a la experiencia del transporte en el Reino Unido.

Handman (2002) por su parte al estudiar la congestión vehicular en el noreste de Estados Unidos destaca la creciente necesidad de aumentar los carriles para la circulación, lo cual supone un fracaso del modelo actual; por ello propone como alternativa el uso de los centros intermodales para facilitar la transferencia de pasajeros y la circulación vehicular.

Plous (1991) señala en su investigación que los antiguos sistemas de tránsito vehicular, incluyendo los que utilizan vías (trenes), han sido transformados en corredores suburbanos alimentados por electricidad y diesel. En su estudio destaca como factor clave de éxito el papel del Estado en la implementación de la política pública de transporte público.

González (1998) recomienda en el Salvador el estudio de seis variables para el diagnóstico del transporte público de pasajeros: organización del sector, marco legal, instituciones involucradas, subsidio, tarifas y financiamiento.

Thomson (2002) muestra una panorámica de la evolución de transporte en América Latina con una visión enfocada a la regulación de tendencias monopólicas. La literatura disponible coincide en el caso de América Latina en la falta de planeación de los sistemas de transporte, así como en la carencia de políticas constantes que desincentiven el uso del automóvil privado, dado que solo se han concentrado los esfuerzos en la regulación, sin ofrecer a los usuarios alternativas para el uso del transporte público.

Finalmente Humprey (1979) resume que en una exitosa política de transporte resulta crucial la cooperación y coordinación entre las legislaturas y las agencias de gobierno, de modo que sea posible financiar la construcción de autopistas y sistemas masivos de transporte". (Rivas *et al*, 2007).

Conforme a estos autores no se puede dejar de percibir la relación entre el sistema de transporte público y la reducción de automóviles privados, empero condicionado a una inversión con una mejor infraestructura que permita:

- Rectificación de redes intermodales
- Mejoramiento de la demarcación y señalización
- Racionalización de estacionamiento en la vía pública
- Escalonamiento de horarios
- Coordinación de semáforos
- Reversibilidad de sentido de tránsito en algunas avenidas
- Implantación de carriles segregados para autobuses, acompañada de una restructuración de las líneas de transporte público.

Reiterando, el transporte público es considerado como prioritario en el listado de necesidades ciudadanas. El constante movimiento de los individuos de un lugar a otro y todo lo que ello genera (tráfico, contaminación y congestión vial) es una de las cosas que los gobiernos municipales siempre deben de tratar de resolver.

6.- SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE-OPTIBÚS DE LEON

En ese contexto, y continuando con el caso en estudio de esta tesis, podemos decir que la ciudad de León. En ese contexto la ciudad se encontraba ante la siguiente problemática (DGM, 2011: 22)

- 1.- Las cifras de muertes y accidentes provocadas por el transporte urbano eran elevadas.
- 2.- El maltrato de choferes a usuarios era una práctica recurrente.
- 3.- Las maniobras peligrosas de los choferes de autobuses urbanos provocaban accidentes y significaban conflictos entre conductores de autos particulares y camioneros.
- 4.- Los camiones tradicionales emitían contaminación por ruido y gases.
- 5.- Principalmente, en la periferia de la ciudad, los habitantes llegaban a pagar hasta tres pasajes para llegar a su destino.

El municipio de León se enfrentó con un transporte público deficiente, peligroso, costoso, contaminante y operado por chóferes con poca o nula capacitación.

Por ello el municipio de León se vio en la necesidad de elaborar una política pública para solucionar los problemas que se generaban por tener un transporte público con las características antes citadas.

Sensible lo antes citado, el Ayuntamiento de la ciudad de León a través de la Dirección General de Movilidad, ha trabajado para que la prestación del servicio sea cada vez más segura, eficiente, amable y de mayor calidad; puesto que

generalmente la prestación de dicho servicio tiende a ser insuficiente en gran parte de las urbes; en consecuencia desde hace 15 años el gobierno municipal ha realizado diversos estudios centrados en la solución definitiva a problemas históricos que afectan la seguridad de usuarios, peatones y automovilistas. Así, el municipio de León, al enfrentar esta problemática, buscó involucrar a todos los actores participantes para generar de esta forma un esquema que beneficiara a todos, al menos de alguna forma, y que así los dejara satisfechos.

Lo anterior dio como resultado el Sistema Integrado de Transporte-Optibús del municipio de León, que tiene como objetivo resolver uno de los problemas que afectan de forma más importante a las ciudades modernas: la falta de transporte público de calidad.

7.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE-OPTIBÚS DE LA CIUDAD DE LEÓN, Y SU DESARROLLO A TRAVÉS DE LOS AÑOS

Cuadro 2. Desarrollo del SIT

1990	Se genera el Programa Integral de Transporte Urbano, que consigue la adaptación de carriles exclusivos para las rutas convencionales del transporte en el Boulevard Adolfo López Mateos, principal eje vial de la ciudad. El programa obliga al mejoramiento de los camiones urbanos. Se crea la Coordinadora del Transporte.
Septiembre de 1997	Por acuerdo del Ayuntamiento se crea la Dirección de Transporte Municipal, desincorporándola de la Dirección de Tránsito. Se aprueba el actual Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial, donde se establece la estrategia del Sistema Integral de Movilidad Municipal. La importancia de este proyecto se centra en que de él derivan los estudios para la Red de Ciclovías Urbanas, la Red de Rutas del Peatón para el Centro Histórico; se consolida la Red Vial Primaria y Secundaria de la Ciudad y su reserva de crecimiento, y nace el proyecto del Sistema Integrado de Transporte. Este proyecto consideró desde su generación implantar un nuevo sistema de rutas troncales exclusivas, rutas alimentadoras y rutas complementarias, que reorganizaran el transporte público de la ciudad por completo. El documento ordena el desarrollo y la implementación de un sistema de transporte masivo que brinde a los usuarios mayor accesibilidad entre las distintas zonas de la ciudad, que estructure adecuadamente la infraestructura vial, que sea eficiente y seguro.
Marzo de 2001	Se realizaron reformas a la Constitución Política del Estado de Guanajuato donde se contempló al servicio público de transporte urbano y suburbano en ruta fija, como de competencia municipal.
Julio de 2001	Se realizan modificaciones a la <i>Ley Orgánica Municipal</i> .
Abril de 2002	Modificaciones a la <i>Ley de Tránsito y Transporte del Estado</i> . Existe un hecho histórico en el Estado, la municipalización del transporte pues, antes de esta fecha, el Gobierno del Estado era el ejecutor de las facultades sobre los sistemas de transporte municipales. Con la entrega de las facultades el municipio puede administrar y promover un mejor servicio, hacerse cargo de los aspectos técnicos, correctivos y de sanciones y participar con el Gobierno del Estado en las decisiones tarifarias.
Junio de 2002	Construcción de la primera etapa del Sistema Integrado de Transporte a la que se inyecta una inversión superior a los \$500 millones de pesos con aportaciones estatales, municipales, y de los concesionarios.
Septiembre de 2003	El día 26 inicia la operación de la Primera Etapa del SIT con la presencia del presidente de México, Vicente Fox Quesada.
Finales de 2003	Se llevan a cabo ajustes de operación y de infraestructura. La movilidad alcanza la cifra de 220 mil viajes diarios dentro del Sistema Integrado de Transporte.

Finales de 2004	El SIT gana el premio nacional Gobierno y Gestión Local que, el Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE) y la Fundación Ford, entregan a programas municipales de alto impacto social, replicables en otros municipios del país. El recurso obtenido del premio se invierte en acciones de seguridad para los usuarios.
Junio de 2005	La Secretaría de Desarrollo Social federal (SEDESOL) califica a León como el municipio más avanzado en movilidad urbana sustentable en el Estudio Nacional de Movilidad Urbana.
Junio de 2008	Se coloca la piedra de la Estación San Juan Bosco, con lo que se marca el inicio formal de los trabajos de implementación de la Segunda Etapa, la cual se prolongó más de lo planeado.
Agosto de 2010	El alcalde Ricardo Shiffeld Padilla y el Gobernador del Estado Juan Manuel Oliva Ramírez inauguran la Segunda Etapa del Sistema Integrado de Transporte-Optibús.
Enero de 2011	El Sistema Integrado de Transporte-Optibús se hace acreedor a la mención honorífica, en el marco de la entrega del Premio <i>Sustainable Transport Award 2011</i> , el cual entregan anualmente organismos internacionales a la ciudad que utiliza la innovación en transporte para incrementar la movilidad de sus habitantes, mientras reducen la contaminación del aire y los gases de efecto invernadero, al mismo tiempo que incrementan la seguridad y la accesibilidad para ciclistas y peatones.
Marzo de 2011	Se firma un convenio con la Secretaría de Desarrollo Social para la recepción de un millón cuatrocientos un mil dólares en donación del Banco Mundial, a través de la Agencia para el Cuidado al medio Ambiente, con lo cual se recaudan fondos para iniciar la Tercera Etapa del Sistema Integrado de Transporte-Optibús.

DGM (2011: 20-23)

Conforme al anterior contexto, el presente trabajo de tesis realizó una evaluación sobre la implementación de esta política pública para establecer si en realidad ha cumplido con los objetivos para lo cual fue creada y saber si tiene satisfechos a todos los actores que participan en ella y previo a entrar en los detalles de la investigación, se establece que se realizó una valoración sumativa, ex post, de impacto y analizamos el costo beneficio de la misma.

CAPÍTULO

II

Análisis de casos paradigmáticos

1.- ANÁLISIS DE CASOS PARADIGMÁTICOS EN EUROPA Y EN MÉXICO

En el presente capítulo se analizarán los casos paradigmáticos de ciudades, en diversas partes del mundo, que realizaron políticas relativas al transporte público y las problemáticas a las cuales se han enfrentado.

Además veremos diferentes ejemplos de ciudades que han implementado y puesto en marcha los sistemas integrados de transporte en sus planes de desarrollo.

Inicialmente analizaremos los casos paradigmáticos de Madrid, Londres y la Ciudad de México. Para ello realizaremos un resumen del artículo llamado “Incentivos y Desincentivos en los sistemas de transporte público en Londres, Madrid y Ciudad de México” (Rivas “et al”, 2007), en el que se plasma un estudio que se realizó a estas tres ciudades.

El caso de la ciudad de Madrid

Respecto a la ciudad de Madrid, España, se cuenta con el Consorcio Regional de Transporte de Madrid que se encarga de agrupar los esfuerzos de instituciones públicas y privadas relacionadas con el Transporte Público, con el fin de coordinar los servicios, redes y tarifas de forma que se ofrezca al usuario una mayor capacidad y mejor calidad de la oferta.

En dicha estructura de propietarios, tanto pública como privada, se ubican los siguientes participantes:

-El Estado español: Representado por el Ministerio de Transporte y la Comunidad Autónoma.

-El Renfe: Sistema de trenes de español, el cual es una empresa pública independiente.

-El Metro.

-Las empresas públicas de transporte metropolitano.

-Empresas privadas que atienden a los municipios conurbados.

La capacidad de la anterior estructura es tan efectiva que ha logrado vincular a un total de 177 municipios. Entre los incentivos que tiene este sistema, para ser utilizado, se encuentran:

-La eficiencia del transporte que radica en la integración de todos los servicios en sólo un sistema de transporte para los usuarios.

-La frecuencia del servicio.

-El servicio nocturno.

-Las características de la flota: Con autobuses con una antigüedad no mayor a cinco años, dotados de aire acondicionado y caja de cambios automática.

-Los descuentos que existen en varias modalidades para la compra de boletos del sistema de transporte: Se maneja como a mayor distancia-mayor pago, se ofrecen precios diferenciados para niños, estudiantes y jubilados mediante un sistema de abonos para transporte, por medio del cual pueden utilizar varios medios de transporte, ya sea el autobús, tranvía, metro y trenes de cercanías.

-Sistemas de *Parking-Train*: Hay estaciones de trenes que cuentan con estacionamientos para automóvil, lo que permite dejar el coche y continuar el viaje en tren.

-Estacionamientos gratuitos para bicicletas y motocicletas.

-Restricciones a la circulación: Implica un nuevo régimen de circulación, esto es, una limitación del tránsito de automóviles en ciertas zonas en las que sólo pueden circular residentes de la zona, transporte público y taxis por tratarse de centros de turismo dentro de la ciudad.

Por el contrario también existen desincentivos al sistema de transporte público como lo son:

-Sistema de cobro por estacionamiento en calles: Se cobra el estacionamiento en las calles de Madrid, tanto para los residentes como para los visitantes.

- No existe algo parecido al impuesto a la tenencia del vehículo.

- No hay sistema de revisión obligatoria de emisión de gases.

-El sistema de multas tiene un desempeño muy raquítico.

En los últimos años se ha incrementado el uso del sistema de transporte, lo que sitúa a la Comunidad de Madrid como referencia en la utilización del transporte público en España, por arriba de ciudades como Barcelona.

Entre uno de los tantos aspectos que quiere cuidar el Ayuntamiento de Madrid se encuentra el ambiental pues trata de tomar medidas preventivas debido a que, en ciertas temporadas, la falta de viento y lluvias son elementos desfavorables a la hora de hacer frente a la contaminación atmosférica, por lo que se invierten grandes cantidades de recursos para que el sistema de transporte en la Comunidad de Madrid siga ganando adeptos y resulte, sobre todo, atractivo para los nuevos usuarios.

El caso de la ciudad de Londres

El artículo que citamos al principio de este capítulo, respecto a la ciudad de Londres, Inglaterra, señala que ésta ha sido precursora en la innovación de los sistemas de transporte público, en ese lugar en el siglo XIX se inauguró el primer Metro del mundo, de ahí que el nombre deriva de la estación que se llamó Metropolitan.

- Es también en Londres donde se estableció por primera vez el concepto de líneas prioritarias para autobuses, así como los famosos autobuses de doble piso, los cuales por obviedad tienen mayor capacidad.
- Fueron los primeros en iniciar la privatización del transporte público, tanto así que todas las líneas de autobuses son privadas, así como la infraestructura y los servicios, con excepción del metro de Londres, el cual ha quedado en manos públicas.
- Cuentan con un organismo llamado “El Transporte para Londres” que tiene la función de crear un organismo, coordinado por el Alcalde, capaz de implementar estrategias y el manejo de servicios de transporte a través de la capital.

El Transporte para Londres se encarga de:

- Los autobuses.
- El subterráneo.
- El ferroviario ligero.
- El tren de cercanías.
- Los servicios del río Támesis.

- La estación de coches de Victoria.
- El museo del transporte de Londres.

La gerencia de dicho organismo es designada por un consejo de administración, designado a su vez por la asamblea de representantes de la ciudad y por el Alcalde de Londres que preside el consejo.

Entre los incentivos que tiene este sistema son:

- El sistema de transporte de Londres, debido a su eficiencia, ha podido abaratar precios hasta en un 50%, aunque no deja de ser uno de los sistemas de transporte más costosos del mundo.
- La frecuencia del servicio está informada tanto en las estaciones de autobuses como en el metro.
- Existe un servicio nocturno con un arribo del transporte de 30 a 60 minutos.
- La ciudad cuenta con un sitio de Internet en el que se pueden planificar los viajes para armar varias rutas de manera integrada, así como costos totales y la forma para comprar los boletos.
- Los autobuses tiene una antigüedad promedio de cinco años.
- La velocidad es de 50 kilómetros por hora.
- Existen descuentos para el pago de boletos.
- Integración total en los servicios que ofrece.
- El sistema de transporte de Londres interconecta la red del metro con estaciones de trenes regionales y europeos.
- Sistemas de *Parking Train*.
- Estacionamientos gratuitos para bicicletas.
- Se invierte para infraestructura para ciclistas, entrenamiento y educación.

-Existen incentivos fiscales para penalizar a los vehículos con alto consumo de combustible y premiar a los de mayor eficiencia.

A su vez en este sistema existen desincentivos al transporte público como:

-Existe una mayor demanda de vehículos ahorradores de energía.

-Sistemas de cobro por estacionamientos en calles.

-El estacionamiento es gratis para los vehículos eléctricos.

-No existe un impuesto referente a la tenencia de vehículos o a la emisión de gases.

Definitivamente la ciudad de Londres es pionera, implementadora e innovadora en cuanto a sistemas de transporte pues entiende que el transporte en la ciudad es la columna vertebral de ésta y es, también, lo que la conecta con el resto de Europa.

El caso de la Ciudad de México

Por último, el artículo “Incentivos y Desincentivos en los sistemas de transporte público en Londres, Madrid y Ciudad de México”, se enfoca en la capital de nuestro país, la cual ha tenido una evolución vertiginosa.

En la Ciudad de México existen dos tipos de vialidades, las llamadas vías primarias que, por su trazo, longitud, señalización y equipamiento, posibilitan el tránsito entre diversas zonas, y las llamadas vías secundarias que conectan con las primarias en puntos específicos y permiten a los ciudadanos la circulación entre colonias, barrios y pueblos.

El sistema de transporte de la Ciudad de México está integrado por lo siguiente:

-La red del Metro: El Metro es una empresa pública, financiada por el gobierno de la ciudad de México, y es la columna vertebral del transporte de la ciudad.

-Servicio de transporte eléctrico: El cual está dividido en dos:

1. Trolebús: Vehículo de transporte urbano de pasajeros de tracción eléctrica y sin carriles que toma la corriente de una catenaria a través de una trole doble o pantógrafo.
2. Tren ligero: Éste opera en el sur de la ciudad de México en las delegaciones de Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco.

-Autobuses urbanos.

-Microbús o combis de concesionarios privados.

-Metrobús: Sistema de transporte público de pasajeros que ofrece servicio en un carril, confinado y exclusivo de la Avenida Insurgentes, con estaciones especialmente diseñadas.

-Taxis de los cuales existen diversos tipos:

1. Los libres: Circulan por toda la ciudad
2. Los de sitio
3. Los exclusivos de aeropuertos, terminales de autobuses y de hoteles que son de agrupaciones privadas y que suelen ser más caros. Los chóferes tienen autos de lujo y hablan inglés. Aquí no pueden faltar los taxis piratas.

Los incentivos al transporte público que existen en este sistema son:

- Precios bajos del servicio.
- El metro funciona de las 6 a las 24 horas.
- Tarifas especiales de pago para adultos mayores, discapacitados, estudiantes y niños.
- Vinculación del metro con los microbuses.
- Controles de velocidad.
- Revisiones de Emisiones de Gases.
- Funcionamiento de parquímetros.
- Sistemas de limitación de Circulación: Programa “Hoy no Circula” y “Programa de Contingencias Ambientales”.

Los desincentivos del sistema para el sistema de transporte público son:

- Un sistema desintegrado que carece de estrategia sostenida.
- No hay regularidad en la frecuencia del servicio.
- No existe servicio nocturno, excepto en el caso de los taxis, los cuales brindan un servicio inseguro.
- Existe sobreoferta de microbuses a consecuencia del subempleo y desempleo, lo que lo convierte en uno de los medios de transporte más saturado y peligroso por

la cantidad de accidentes que genera y, además, es de los más caros pues cobran una tarifa diferenciada por tramo recorrido.

-Tarifas para estacionamientos.

-Sistema ineficiente de multas.

-La mayoría del parque vehicular utilizado en el transporte público ya cumplió su ciclo de vida.

El caso de la Ciudad de México es sui generis pues convergen en ella diferentes grupos de presión (sociales, económicos, políticos, etcétera.), lo que hace difícil que exista un consenso y equilibrio en cuanto al transporte público, máxime si a ello se le agregan las diversas zonas conurbadas del Estado de México, lo que impide aún más el desarrollo de un sistema de transporte eficiente y capaz de cubrir las necesidades de todos los usuarios de esta gran metrópoli.

Conforme a los tres casos anteriormente analizados se pueden establecer las siguientes conclusiones:

1.-Para que un sistema integrado de transporte funcione debe contar con un órgano que lo regule y lo administre de manera eficiente.

2.-Debe ser sustentable, la eficiencia del servicio debe ir de la mano con la inversión pues de lo contrario el servicio se volverá ineficiente.

3.-El sistema debe estar totalmente interconectado para que sea atractivo el uso del transporte público.

4.-Debe existir mantenimiento y renovación de parque vehicular, así como de la infraestructura relativa al transporte público.

5.-Debe haber una participación mixta, esto es, tanto del Estado como de la iniciativa privada.

- 6.- Deben existir tarifas preferenciales.
- 7.- Debe existir la infraestructura o la plataforma física necesaria para que el sistema funcione.
- 8.- Deben existir controles de velocidad.
- 9.- Deben crearse políticas gubernamentales que fomenten el uso del transporte público.
- 10.- Se deben realizar políticas gubernamentales relacionadas al cuidado del medio ambiente.
- 11.- Se debe contar con un plan de desarrollo urbanístico.

Ahora bien, a continuación veamos casos específicos de aplicación de sistemas de transportes integrados en Sudamérica, de entre los cuales se destaca el Sistema “Transmilenio” de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, Colombia; y el cual fue la mayor influencia para la creación del Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León, el cual es el objetivo a evaluar.

2.- SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA

El caso de la ciudad de Curitiba, Brasil

La ciudad de Curitiba tiene una arquitectura avanzada, espacios verdes muy protegidos, un sistema de transporte eficiente y un cuidado del medio ambiente y orden en el desarrollo territorial.

En la década de 1960 la población de la ciudad se incrementó notablemente, lo que amenazaba peligrosamente el carácter de la ciudad.

Fernando Rojas Parra, en su artículo “El Transporte público colectivo en Curitiba y Bogotá” (2005), establece que en Curitiba, en la década de 1960, fue aprobado el Plan Director de la ciudad. Sus principales directrices fueron transporte público, uso de suelo y zonificación de la ciudad.

En 1970 se inicia la realización de las etapas del Sistema de Transporte Público Colectivo con la construcción de un eje Norte-Sur y a los extremos se ubicaron las terminales integradoras con líneas con los alimentadores, dicho sistema funcionaba con autobuses especiales para 100 pasajeros.

Posteriormente, en 1979, entró la línea interbarrios, que conectaba a diversos barrios y evitaba pasar por el centro de la ciudad para evitar el congestionamiento de la misma.

Para 1980 fue colocado el eje Este-Oeste y se implementó la Red Integrada de Transporte (RIT), con la cual tan sólo al pagar un pasaje se tenía acceso a todos los servicios del sistema.

Para 1988 entraron buses articulados con capacidad para 170 pasajeros y para 1991 comenzó a funcionar el bus “Ligeirinho”, que es una línea directa que lleva hasta 110 pasajeros, con paradas aproximadamente cada tres kilómetros y

embarque y desembarque en estaciones con forma de tubo. Un año más tarde entraron los buses biarticulados con capacidad para transportar 270 pasajeros.

Actualmente, el transporte público colectivo de Curitiba, cuenta con líneas principales, alimentadoras, interbarrios, “Ligeirinho” y convencionales, que unen barrios y municipios vecinos al centro, pero no están integrados al RIT. Además hay líneas para buses que circulan por el centro, hay otras destinadas a escolares y con necesidades especiales, líneas interhospitales que unen los diferentes hospitales de la ciudad y las turísticas que circulan, obviamente, por los puntos de atracción turística y los parques de la ciudad.

Este sistema moviliza, en promedio, a 900 mil pasajeros por día que pagan su pasaje pues las personas de edad avanzada y las que tienen alguna discapacidad están exentas del pago por el servicio.

Para que se pudiera establecer todo lo anterior se debió requerir de diversas negociaciones políticas, financieras y también arreglos institucionales.

Se crearon nuevas áreas de operación, por lo que se obligó a 150 empresas existentes a agruparse en 12, con el fin de acceder a la demanda de la ciudad. También se cancelaron nuevos contratos de operación del sistema, a mediados de los ochentas, para establecer nuevas formas de remuneración pues se pasó del pago de pasajero recogido al de kilómetro recorrido.

La intervención del gobierno municipal fue importante pues la alcaldía de Curitiba aprobó las reformas estructurales de la operación del transporte público y se encargó de la infraestructura física del sistema, mientras que la “URBS S.A.” tomó el papel de empresa gestora de la infraestructura.

En consecuencia, la URBS S.A es una empresa mixta municipal, bajo la figura de sociedad anónima, con el objetivo de centralizar todas las funciones relacionadas con la ejecución, planeación y fiscalización del transporte colectivo.

Asimismo la URBS S.A define los nuevos servicios, la nuevas rutas y el tamaño de la flota, así como la planeación de operación, dónde son elaborados los itinerarios, dónde se implementa la fiscalización para el cumplimiento de horarios, el número de pasajeros, el monitoreo de la calidad del servicio y el control de recaudo.

Por lo tanto, la ciudad de Curitiba es la pionera y visionaria en América en fomentar un crecimiento ordenado de la ciudad, cuidar el ambiente y hacer eficiente el transporte público. Tan exitoso es su sistema que el resto de Latinoamérica lo ha ido implementado, obviamente con sus respectivas variantes.

El caso de la ciudad de Lima, Perú

Claudia Bielich, en su artículo “La fantasía del Transporte “Bueno, Bonito y Barato” ¿Es posible contar con un sistema de transporte público eficiente en Lima?” (2008), nos establece la problemática que tenía la ciudad de Lima, Perú, antes de la implementación del sistema conocido como Metropolitano.

Para 2005, en la ciudad de Lima, vivían diez millones de personas y la metrópoli contaba con un sistema de transporte público poco organizado y bastante caótico.

De los problemas con los que se encontró la ciudad fue la falta de estacionamiento para los autos, ya que no se contaba con la infraestructura necesaria para recibir tantos automóviles, lo que ocasionó que las avenidas fueran utilizadas como lugares de aparcamiento, lo cual traía como consecuencia que no existiera una circulación fluida del tránsito vehicular, ocasionándose congestionamientos. Una de las primeras soluciones fue la de realizar el ensanchamiento de las avenidas, empero, esto traería como consecuencia que más vehículos se estacionaran en ellas.

Entre otras situaciones en que se encontraba el transporte en Lima, había:

- Notoria subutilización de las vías existentes.
- Congestión de vehículos en determinadas áreas.
- Contaminación ambiental.
- Deficiente e incompleta semaforización.
- Pésimo nivel de atención a los usuarios del servicio.

Para empezar a resolver dicha problemática, en 1990, se crea el Plan de Desarrollo Metropolitano 1990-2010 que estableció una serie de políticas básicamente en dos ámbitos: políticas de vialidad y políticas de servicios urbanos para redes de transporte.

Las primeras consistían en:

- Estructurar un sistema de vías que interrelacionaran grandes áreas urbanas.
- Conformación de anillos viales de desconcentración de vías.
- Estructurar vías subregionales que conecten las áreas urbanas desconcentradas.
- Precisar las competencias metropolitanas y distritales.
- Reforzar la función municipal en el mantenimiento del sistema vial y promover la inversión privada en ese aspecto.

Las segundas consistían en:

- Establecer el Sistema Intermodal de Transporte Urbano Metropolitano.
- Dar prioridad al transporte público.
- Promover la educación vial.
- Regular el servicio de transporte público urbano.
- Competencia de tarifas y calidad del servicio.
- Incentivar la organización de pequeños empresarios.
- Prohibir el uso de vehículos antiguos.
- Promover el transporte vehicular no motorizado.
- Racionalizar el transporte interprovincial y de carga.

Así, el 25 de noviembre de 2004, se crea el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima, el cual es la entidad de la Municipalidad Metropolitana de Lima, encargada del sistema de corredores segregados de autobuses de alta

capacidad destinado al servicio público de transporte de pasajeros de ómnibus, incluyendo su infraestructura y otras actividades vinculadas.

De tal manera que, en 2008, surge el nuevo sistema vial, conocido como Metropolitano, el cual está compuesto por nueve corredores viales; el principal corredor conecta 16 distritos de la ciudad de Lima a través de treinta y cinco estaciones intermedias a lo largo de los 26 kilómetros de la ruta troncal que une el norte y sur de la ciudad de Lima, contando con dos estaciones de transferencia que permiten el transbordo desde las rutas alimentadoras.

En este corredor operan dos tipos de autobuses:

- 1.- Los autobuses articulados, que son los que circulan por la ruta troncal, son de color plateado, de 18 metros de longitud, con capacidad para 160 personas y cuentan con sitios especiales destinados a usuarios con discapacidad.
- 2.- Los buses alimentadores que son unidades que circulan por las rutas alimentadoras.

Los buses que forman parte del sistema Metropolitano operan con gas 100% natural que reduce la contaminación a fin de proteger el medio ambiente.

En este sistema los buses cuentan con un sistema de velocidad controlada y existe un sistema de semaforización inteligente, la cual consiste en dispositivos que cuentan con cámaras y sensores, permitiendo así medir el tráfico y, en consecuencia, priorizar el paso del Metropolitano, como el de los peatones.

El sistema metropolitano exige a los consorcios, encargados de la operación, que den la capacitación necesaria a sus pilotos con la finalidad de que tengan la habilidad y capacidad suficiente para manejar el vehículo, cumpliendo siempre con las normas de tránsito y operación, además de brindar atención a los usuarios.

Los pilotos trabajan seis horas diarias, o sea que se brindan 18 horas de servicio con tres turnos de grupos de pilotos.

Ventajas que ha traído a la ciudad este tipo de sistema:

- Ahorro de tiempo.
- Seguridad.
- Modernidad.
- Trato humano.
- Cuidado del medio ambiente.

El caso de la ciudad de Lima es interesante pues, ante el intento fallido de instalar como medio de transporte “el metro”, supieron aprovechar la infraestructura que ya tenían reservada para éste y la adecuaron para la creación de su sistema segregado de buses, además de que los limeños entendieron a tiempo que reorganizar su sistema de transporte tendría costos políticos y económicos pero que a la larga reeditaría al hacer más eficientes los servicios de transporte de la ciudad.

El caso de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, Colombia

Irma Chaparro, en su artículo “Evaluación del impacto socio-económico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio” (2002), nos habla de los antecedentes y la creación de este sistema.

La realización del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, Proyecto Transmilenio, se fundamentó en principios como son:

- La calidad de vida.
- Respeto al tiempo de los usuarios.
- Sostenibilidad.

Empero, antes de adentrarnos en dicho “sistema”, veamos cuáles son los antecedentes para que llegara a consolidarse como un eficiente sistema de transporte público.

Inicialmente debemos decir que la ciudad de Santa Fe de Bogotá se encuentra en el centro del territorio colombiano. Es una metrópoli que ha logrado tener avances funcionales a nivel económico, político y administrativo, sobre todo porque las finanzas públicas se han fortalecido debido a una política fiscal disciplinada y a una política de endeudamiento moderada.

El Alcalde en la ciudad es el personaje central pues es el ejecutor de la administración pública, apoyado, en parte, por la mayor participación de la ciudadanía colombiana, quienes demandan siempre la elevación en los estándares en la calidad de vida.

El problema que detonó el realizar políticas públicas, en relación al transporte, tiene que ver con las bajas velocidades que se reportaban en la ciudad para los ejes viales, lo que traía como consecuencia que el desplazamiento de los ciudadanos fuera lento, debido a la congestión del tráfico, y en consecuencia se elevaban los costos operativos del transporte. Pero también la ciudad presentaba los siguientes problemas:

- Inadecuada operación de vías.
- Accidentes.
- Reducción de carriles.
- Mal funcionamiento del sistema de transporte.
- Infraestructura inadecuada.
- Semaforización sin los tiempos de ciclo adecuados.
- Falta de gestión por parte del gobierno.

Retomando el problema del transporte público, éste tenía las siguientes características:

- Transporte público con un promedio de antigüedad de 20 años o más.
- Debido a lo anterior, se generaban niveles de contaminación altos y estándares de seguridad bajos para los ciudadanos.
- Viaje con un tiempo promedio de dos horas y media en horas pico.
- Segregación espacial en relación al transporte respecto a las zonas alejadas del centro de la ciudad.
- El sistema estaba ligado a que el ingreso de los conductores estaba relacionado con la cantidad de pasajeros transportados: “La guerra del centavo”.

-Falta de planificación, administración y operación de las rutas del transporte público, lo que generaba un sistema informal suministrado por vehículos particulares.

-Los usuarios del transporte público tenían que realizar diversos transbordos, lo que encarecía el servicio, afectando a su vez a las zonas más marginadas de Santa Fe de Bogotá.

-Diferentes tipos de tarifa de acuerdo al transporte: autobús, microbús y camionetas.

- Existían 62 empresas que operaban 628 rutas, las empresas más grandes tenían las flotas de vehículos más recientes y éstas reciclaban los vehículos más viejos pasándolos a las empresas más pequeñas.

El primer proyecto que se instituyó en la ciudad de Santa Fe de Bogotá fue el de los carriles segregados en la avenida Caracas, que era la más utilizada y la vía más demandada, en la que asignó prioridad al transporte público. Dicho proyecto terminó de implementarse en 1992 y la vía quedó constituida en dos carriles para el transporte público y dos carriles para el transporte privado.

La medida funcionó, el tráfico para los buses se aceleró, disminuyendo los tiempos de viaje, bajaron los índices de accidentes, los costos de operación y la contaminación; esto fue temporal en los primeros años de funcionamiento del corredor, luego se fue deteriorando. En consecuencia, la ciudad de Santa Fe de Bogotá tuvo que pensar en mejores alternativas sustentables a largo plazo.

Como resultado de diversos estudios y esfuerzos de la administración local, en el Plan Nacional de Desarrollo 1994-1998, se contempló una acción bipartita entre Nación y Distrito, por lo que se crea el Sistema Integrado de Transporte

Masivo que consistiría en una combinación de redes integradas de transporte conformadas por un elemento rígido, que sería el metro, y por un elemento flexible, que serían los buses.

Así, los colombianos definen a “Transmilenio” como: Un sistema de transporte masivo urbano que opera en forma privada buses articulados de alta capacidad y que circulan por carriles segregados exclusivos en corredores troncales, los cuales se integran a un sistema de rutas alimentadoras que cubren servicios circulares periféricos con buses de capacidad media.

Los objetivos que busca este sistema son:

- Aumentar la eficiencia y productividad del transporte público en Santa Fe de Bogotá.
- Reducir la contaminación.
- Mejorar la seguridad.
- Mayor eficiencia energética en los ahorros en combustible.
- Reducir costos del funcionamiento del sistema.
- Propiciar el desarrollo empresarial urbano.
- Tener un impacto social positivo, respecto de los grupos socialmente menos favorecidos, a través de una tarifa integral.
- El desarrollo de la tecnología en el transporte público urbano.
- Mayor involucramiento de los empresarios.
- Reducir el tiempo de los viajes para el usuario.
- Mejorar el acceso a los principales corredores viales.

Dentro de la estructura vial del sistema se encuentra lo siguiente:

- La infraestructura vial: Proporcionada por el Estado y consta de carriles segregados, denominados rutas troncales, en donde circulan los autobuses articulados, los cuales se separan de los carriles, llamados mixtos, que son en donde circulan los taxis, camiones y vehículos particulares.
- Estaciones convencionales: Permiten el acceso a los pasajeros al sistema y están en espacios cubiertos con indicadores de dónde se puede tomar el bus y en donde se indica además dónde está la taquilla para comprar boletos, además de que se cuentan con torniquetes para controlar el acceso y la salida del sistema.
- Las estaciones intermedias: Tienen características similares a las anteriores y, en estas estaciones, el usuario puede desplazarse entre buses troncales y buses alimentadores.
- Las estaciones terminales: Se ubican a los extremos de los corredores troncales, sirven de transferencia y es donde el usuario puede hacer trasbordos entre los buses troncales, alimentadores e intermunicipales.
- Los puentes o túneles también se contemplan en la infraestructura. También los cruces semaforizados que ofrecen seguridad a los usuarios.
- Pacios de mantenimiento y estacionamiento para el material rodante.
- Un centro de control con monitoreo permanente del servicio y de los usuarios que entran y salen del sistema.
- Los buses están equipados con un sistema de posicionamiento global: una computadora que programa el itinerario y una unidad de reporte que permite al autobús transmitir su información.

En cuanto a la participación del sector privado se realizó lo siguiente:

- La participación de las empresas se hizo a través de procesos licitatorios. Dichas empresas se comprometieron a adquirir el material rodante y contratar una mano de obra necesaria para las labores de conducción, mantenimiento y administración. La participación privada se permitió para la operación y explotación del servicio troncal y alimentador así como para el manejo del sistema de recaudo y la administración de los recursos de la operación mediante una entidad fiduciaria. Se permitió, a través de la licitación, que las empresas transportadoras preexistentes participaran en dicho proceso, asociándose entre ellas mismas o asociándose con empresas extranjeras.
- La concesión permite la administración de los patios de mantenimiento y estacionamiento.
- Cada empresa tiene un depósito y un taller, los cuales generalmente se encuentran cerca de las estaciones de integración de las cabeceras.
- La operación de recaudo de dinero es también prestada por una empresa privada que utiliza como forma de pago una alta tecnología como son las tarjetas “inteligentes”. Estas empresas se llaman Angelcom S.A. y Tullaveplus.

Pero ¿qué pasa con el dinero una vez que ingresa al Sistema Transmilenio? Previo a responder la pregunta se debe reiterar que en el sistema participan diferentes empresas respecto de los beneficios, esto es, las empresas operadoras de las troncales, la empresa de recaudo, la empresa fiduciaria (encargada de la administración de los recursos), las empresas alimentadoras y la empresa gestora “Transmilenio S.A.”

Establecido lo anterior se debe decir que una mayor parte de los ingresos percibidos entran a un fondo llamado Fondo Principal: se destina para distribuir los beneficios a las diferentes empresas conforme a los mecanismos de pago que se encuentran señalados en los contratos.

Otra parte de los recursos se destinan al Fondo de Contingencia: su finalidad es cubrir las emergencias relacionadas con la estructura tarifaria del usuario en cuanto a que pueden poner en riesgo la estabilidad y viabilidad del sistema.

Para dichas empresas privadas no todo es fácil pues, una vez que han sido elegidas en la licitación y al iniciar operaciones, existe la aplicación de multas por incumplimiento en las condiciones contractuales establecidas, así como por presentar deficiencias en los estados de los buses, en el trato al servicio al usuario, en la operación o en obligaciones de carácter institucional, administrativo, o inclusive también de carácter ambiental. Las mayores multas que se han presentado hasta el momento son por operación, las cuales son descontadas al momento que la empresa Transmilenio S.A. realiza la liquidación a las empresas.

El pago se realiza, para las empresas que administran los buses troncales, por kilómetro recorrido y, a las empresas alimentadoras, por pasajero transportado. Esta técnica tarifaria permite el equilibrio entre ingresos y egresos, es decir, se asegura de que todos los participantes del sistema obtengan alguna ganancia. Además, esto permite respetar el sentido social de la tarifa para el usuario.

Existen otros elementos del sistema que son igual de importantes como son el apoyo al uso de la bicicleta como alternativa de transporte, por ello se ha creado

una red de ciclorutas y clicloparqueaderos, que actualmente es la más grande de Latinoamérica, con una extensión de 374 kilómetros y con carril exclusivo.

Por último, debemos mencionar que los objetivos de la empresa Transmilenio S.A., conforme a su página oficial son:

- 1.- Gestionar, organizar y planear el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad de transporte terrestre automotor.
- 2.- Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente.
- 3.- Garantizar que los equipos usados para la prestación del servicio incorporen tecnología de punta, teniendo en cuenta especialmente el uso de combustibles que generen el mínimo impacto ambiental.
- 4.- Celebrar los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo, ponderando entre otros factores la experiencia local en la prestación del servicio de transporte público colectivo.
- 5.- Aportar o suscribir acciones en sociedades que tengan por objeto la prestación de los mismos servicios o la realización de actividades conexas o complementarias. Asimismo, podrá asociarse, conformar consorcios y formar uniones temporales con otras entidades públicas o privadas para desarrollar tales actividades.
- 6.-Transmilenio S.A. no podrá ser operador ni socio del transporte masivo terrestre urbano automotor por si mismo o interpuesta persona, ya que la operación del sistema estará contratada con empresas privadas.
- 7.- Transmilenio S.A. será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los contratos con los operadores privados por las causas previstas en la ley o los contratos.

- 8.- Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte (ahora Secretaría de Movilidad) y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.
- 9.- Darse su propio reglamento, y las demás que le sean asignadas por las normas legales, sus estatutos o las autoridades competentes. (Bogotá. Gob., 2014)

Para cerrar este capítulo debemos mencionar que los beneficios que ha traído el sistema Transmilenio a la ciudad de Santa Fe de Bogotá han superado las expectativas, se han recogido opiniones de diversos usuarios que han manifestado su conformidad con el desarrollo del sistema pues sienten seguridad durante el recorrido, aunque tengan que perder más tiempo para ir caminando a la entrada mas cercana del sistema. La mayor queja del sistema es en las demoras de los tiempos de entrada y de salida, empero, el sistema sigue trabajando para innovar mejores soluciones a dichos problemas.

En esa tesitura, veamos en el siguiente capítulo, de manera concreta, nuestro objeto de evaluación que es el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León, su estructura, los actores encargados de su funcionamiento y el diagnóstico que recibió dicho sistema.

CAPÍTULO

III

Evaluación del Sistema Integrado de Transporte-Optibús de León, Guanajuato

1.- EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE LEÓN.

El Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León (SIT) es un proyecto que se ha concretado gracias a la participación del Gobierno del Estado de Guanajuato, el Gobierno Municipal de la ciudad de León y los concesionarios del servicio de Transporte Urbano, y obviamente bajo la aceptación de los miles de usuarios que diariamente lo utilizan y que con el respectivo pago de su pasaje lo hacen económicamente viable.

Este sistema de transporte integrado ha pasado por diversas etapas que ha continuación se describen y analizan.

Primera etapa

Esta etapa del SIT inició operaciones el 26 de septiembre de 2003 y comenzó a funcionar con una inversión hasta aquel momento de \$227 millones en infraestructura, por parte del gobierno, y de \$230 millones, por parte de las empresas transportistas, para la adquisición de autobuses articulados. Sumando dichas inversiones se contaba con:

- Dos estaciones de transferencia: Las llamadas Delta y San Jerónimo así como una micro estación llamada Parque Juárez.
- 26 kilómetros de vía para carril exclusivo para el transporte público.
- 3 rutas troncales, 6 auxiliares y 31 alimentadoras.
- 51 paradas intermedias cada 400 metros.
- Sólo 56 unidades articuladas conocidas como orugas.
- 230 mil viajes realizados al día en el sistema.

(Oruga-Sit. Etapas, 2013)

Segunda etapa

Dicha etapa se inaugura el 07 de agosto de 2010, la inversión que se realiza en infraestructura, para poner en marcha la etapa, asciende a la cantidad de \$373,669,759.00 y una inversión, por parte de los concesionarios del servicio de transporte, de \$260 millones para la adquisición de nuevos autobuses articulados, lo que dio como resultado lo siguiente:

- Se realizó un aumento de los pasajeros transportados pues se llegó a la cifra de 417 mil viajes realizados al día.
- Existe la adquisición de 29 nuevas unidades articuladas.
- Se aumenta a 5 rutas troncales, 47 alimentadoras y 17 auxiliares.
- El Sistema amplía su cobertura del servicio hacia la zona poniente de la ciudad, abarcando colonias como las Joya y Balcones de las Joyas, a la zona sur-poniente en relación a la salida al municipio de San Francisco del Rincón y hacia el sur-oriental de la ciudad, abarcando la cobertura a las colonias Balcones de Jeréz, Jardines de Santa Julia y la Moreña
- Las nuevas dos estaciones de transferencia: San Juan Bosco y Micro estación Santa Rita.
- Los nuevos corredores troncales: San Juan Bosco, Torres Landa y Valverde y Téllez, aumentándose en diez el número de los paraderos.

Esta etapa permitió la consolidación del sistema como la columna vertebral de movilidad de la ciudad pues se logra la integración del 70% de las rutas del servicio de transporte público, ya que de las cien rutas que existen, 69 están integradas al Sistema.

(Oruga-Sit, Etapas, 2013)

Tercera y cuarta etapa

Las mencionadas etapas están proyectadas para que entren en funcionamiento en septiembre de 2015 y se espera beneficiar al 80% de los usuarios, lo que se traduce en movilizar a 500 mil personas, pues se realizará la cobertura de la zona nororiente de la ciudad, por lo que se proyectan tres corredores que son:

-Corredor Troncal Nororiente Francisco Villa.

-Corredor Troncal Prevención.

-Corredor Troncal Ibarrilla.

En consecuencia, se espera que al cubrirse el 80% de la ciudad se genere una ciudad más limpia al reducir más el número de autobuses que circulan.

La inversión que se espera se realice será de \$720 millones de pesos, esto porque se proyecta realizar las siguientes obras:

-Corredor Troncal Nororiente Francisco Villa.

-Crear el puente Lerdo de Tejada-Malecón del Río.

-Mejora vial al Puente Delta.

-Conexión Aquiles Serdán-Vicente Valtierra.

-Crear la Plaza Hospital General Regional-Cruce Boulevard Adolfo López Mateos, Quiroga y Calzada de los Héroes.

-Construir una micro estación en Boulevard Bocanegra-Paseo de Jeréz.

-Crear una plataforma adicional y otro acceso a la estación San Jerónimo.

-Pavimentación en la Avenida Hidalgo y mejoras a la Avenida Miguel Alemán y Boulevard Torres Landa.

-Construir micro estación Nororiente.

-Modernizar los paraderos del Sistema. (Oruga-Sit. Etapas, 2013)

Ahora bien, pasando a la movilidad del SIT, éste se constituye de rutas, las cuales se dividen en cuatro categorías:

-Rutas Troncales: Consisten en cinco líneas que atraviesan la ciudad de extremo a extremo, servidas por unidades conocidas como “orugas”, debido a su color verde. Se trata de autobuses articulados con capacidad para 44-51 personas sentadas y 116-124 personas de pie. Consta de 65 estaciones ubicadas, por lo general, en el camellón central de las principales avenidas de la ciudad.

Cuadro 3. Estaciones del sistema troncal del SIT

Estaciones de la línea T-1 Optibús
San Jerónimo Los Gómez Peñitas Lluvia Insurgentes IMSS T-1 Calvario Parque Hidalgo Apolo Plaza del Mariachi Centro Histórico Hermanos Aldama La Paz Expiatorio Trigo Zona Piel Central camionera Poliforum Bugambilias Manzanares San Pedro Deportiva Julián de Obregón Cerrito de Jerez Delta

Estaciones de la línea T-3 Optibús
San Jerónimo Los Gómez Peñitas Lluvia Insurgente IMSS T-1 Calvario parque Hidalgo Valverde y Téllez Industrial Espíritu Santo Cervantes Santander Vista Hermosa San Juan Bosco

Estaciones de la línea T-4 Optibús
San Juan Bosco Vista Hermosa Santander Cervantes Espíritu Santo Industrial Valverde y Téllez Apolo Plaza del Mariachi Centro Histórico Hermanos Aldama La Paz Expiatorio Trigo Zona Piel Central Camionera Poliforum Bugambilias Manzanares San Pedro Deportiva

Estaciones de la línea T-5 Optibús	
San Juan Bosco Vista Hermosa Santander Cervantes Espíritu Santo Industrial Valverde y Téllez Apolo Soledad Reforma Centro de Salud Justo Sierra Monumento a la Madre IMSS T-21 Los Fresnos V. Carranza Gaona Américas Los Limones Santa Rita	

-Rutas Alimentadoras: Rutas de los camiones urbanos regulares que fueron integradas al sistema porque tienen como parada una o más estaciones de transferencia. Son identificadas por la letra “A” seguida de un número. (Alimentadora/Amarillo)

Cuadro 4. Rutas Alimentadoras del SIT

Ruta	Origen	Destino
A-01	Col. Hilamas	Estación San Juan Bosco
A-02	Col. La India	Estación San Jerónimo
A-03	Col. Hilamas	Estación San Juan Bosco
A-07.	Col. Santa Ana A.C	Estación Parque Juárez
A-10	Col. Villas de León	Colonia Industrial Julián de Obregón (Estación Deportiva)
A-11	Col. Universidad de la Salle	Estación San Jerónimo
A-16	Col. Valle de San José	Estación Delta
A-19	Col. Santa Magdalena	Estación San Jerónimo
A-21	Col. Real del Castillo	Estación San Jerónimo
A-26	Col. La Esperanza	Estación San Jerónimo
A-28	Col. Refugio de San José	Estación Delta
A-31	Col. Colinas de la Fragua	Estación San Juan Bosco
A-32	Col. Joyas de Castilla	Estación San Juan Bosco
A-35	Col. Hacienda San José	Estación Delta
A-39	Col. Laureles de la Selva	Estación San Jerónimo
A-40	Col. Real del Castillo	Estación San Jerónimo

A-42	Col. Adquirientes de Ibarra	Estación San Jerónimo
A-44	Col. Villa Sur	Estación Delta
A-45	Col. Villas de la Luz II	Estación Delta
A-46	Col. Sección Negrete	Estación Delta
A-48	Col. Villas de San Juan	Estación Delta
A-53	Col. Periodistas Mexicanos	Micro Estación Santa Rita
A-55	Col. Santa María de Cementos	Estación Parque Juárez
A-56 Nte	Col. Valle de León	Estación San Jerónimo
A-56 Ote	Hospital Alta Especialidad	Estación Delta
A- 56 (R-2) Ote	Los Héroes León / Haciendas Viñedos	Estación Delta
A-59	Col. Villas de San Nicolás II	Estación Delta
A-60	Col. Rizos del Saucillo III	Estación San Juan Bosco
A-61	Col. Convive	Estación San Juan Bosco
A-62	ITEMS	Estación San Jerónimo
A-65	Col. La Ermita	Estación San Juan Bosco
A-66	Col. Hacienda San José	Estación Delta
A-68	Col. Real del Castillo	Estación San Jerónimo
A-69	Col. Real del Castillo	Estación San Jerónimo
A-71	Col. Las Camelinas	Estación Delta
A-72	Col. San Carlos La Roncha	Estación Delta
A-73	Estación Parque Juárez	Micro Estación Santa Rita
A-74	Col. Cristo Rey	Estación Delta
A-75	Col. Real de la Joya	Estación San Juan Bosco
A-76	Col. El Travesaño	Estación San Jerónimo
A-77	Col. Santa Rosa Plan de Ayala	Estación Parque Juárez
A-79	Col. Lagunillas	Estación San Juan Bosco
A-80	Col. Cristo Rey	Estación Delta
A-81	Col. Montaña del Sol	Estación San Juan Bosco
A-82	Col. Paseos de las Torres	Estación San Juan Bosco
A-83	Col. Valle del Real	Col. Santo Domingo
A-85	Col. Puerta de los Cuarentenos	Estación San Jerónimo

A-86	Col. Hilamas	Micro Estación Santa Rita
------	--------------	---------------------------

-Rutas Auxiliares: Son rutas de camión urbano que auxilian a los usuarios a llegar a determinada estación de transferencia en un recorrido distinto a las troncales y más lejano a las Rutas Alimentadoras. Son identificadas por la letra “X” seguido de un número (Auxiliar/Azul).

Cuadro 5. Rutas auxiliares del SIT

Ruta	Origen	Destino
X-01	Estación San Juan Bosco	Micro Estación Santa Rita
X-02	Col. Real del Castillo	Estación Delta
X-04	Estación Delta	Estación San Juan Bosco
X-05	Col. Hacienda Guadalupe	Estación Parque Juárez
X-06	Estación San Jerónimo	Estación Parque Juárez
X-07	Centro	Estación Parque Juárez
X-09	Col. La Esmeralda	Col. Casa Blanca
X-10	Col. Hilamas	Centro
X-11	Estación San Jerónimo	Estación San Juan Bosco
X-15	Col. San Pablo	Micro Estación Santa Rita
X-36	Col. Hilamas	Estación Delta
X-45	Micro Estación Santa Rita	Estación Delta
X-48	Estación Delta	Estación San Jerónimo
X-58 C1 (Circuito)	Estación San Jerónimo	Estación San Jerónimo
X-58 C2 (Circuito)	Estación San Jerónimo	Estación San Jerónimo
X-62	Estación San Jerónimo	Estación Delta
X-72	Estación Delta	Micro Estación Santa Rita
X-73	Estación Delta	Estación Parque Juárez

-Rutas Convencionales: estas rutas no han sido integradas al SIT actualmente, sin embargo algunas de ellas proveen rutas similares a las integradas, inclusive con el mismo número identificador. Son identificadas por la letra “R” (Ruta/remanente).

Cuadro 6. Rutas convencionales

Ruta	Origen	Destino
4	CEPOL	Jesús de Nazareth
6	Alfaro	Centro
7	Ciudad Industrial	San José del Consuelo
8	Santo Domingo	Linda Vista
12	Medina	Centro
13 C-1 (Circuito)	Cerro Gordo	Cerro Gordo
13 C-2 (Circuito)	Cerro Gordo	Cerro Gordo
14	El Granjeno Plus	Valle del Campestre
16	Valle Imperial	Jardines de San Pedro
17	Hilamas	Peñitas
18	Cristo Rey	Centro
19	Laureles de la Selva	La Escondida
20	Refugio de San José	Centro
24	Los Naranjos	Centro
25	Alfaro	Centro
26	La Esperanza	Centro
28	Refugio de San José	Centro
29	León II	Villas de León
34	CEPOL	Centro
37	Cristo Rey	Centro
47	León Y	Centro

49	León Y	Centro
52	Villas de León	Centro
54	La Floresta	Universidad de La Salle
55	Vibar	Santa María de Cementos
59	Cristo Rey	Centro
74	Cristo Rey	Centro
77	Santa Rosa Plan de Ayala	Centro
78	San Isidro de las Colonias	Centro
80	La Laborcita	Centro

(Oruga-Sit. Rutas, 2013)

2.- MARCO JURÍDICO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE LEÓN

Al respecto diremos que el Sistema Integrado de Transporte, en cuanto a su composición y funcionamiento, se basa en tres órdenes normativos:

1.- Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Guanajuato.

2.- Reglamento de Transporte Municipal de León, Guanajuato.

3.- Evaluación del Servicio Público de Transporte “Manual de Conceptos”

En relación a la *Ley de Tránsito y Transporte del Estado de Guanajuato* establece, en sus numerales más relevantes:

-Corresponde al Ejecutivo del Estado y a los municipios la prestación del servicio público de transporte (Art. 6)

-Los vehículos de servicio público en especial los del transporte de personas y de carga operan mediante concesiones otorgadas por el Ejecutivo del Estado o los Ayuntamientos (Art. 22).

Estos artículos establecen la base jurídica que otorga al ejecutivo del Estado y a los ayuntamientos la competencia respecto la prestación del servicio de transporte público, servicio que se delega a través de concesiones.

-Es competencia del Ejecutivo del Estado la prestación del servicio de transporte público, con excepción del transporte de personas urbano y suburbano en ruta fija, cuya prestación será competencia de los Ayuntamientos (Art. 73).

-La prestación del servicio público de transporte requiere de una concesión otorgada por el Ejecutivo del Estado o por los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias de conformidad con los procedimientos establecidos y atendiendo siempre al orden público y al interés social (Art. 88).

-Las concesiones que se otorguen para la operación del servicio público del transporte de personas en las modalidades de urbano, suburbano y foráneo tendrán una duración de quince años, en el entendido de que un año antes del término de las mismas se iniciara el procedimiento de evaluación de la prestación del servicio emitiéndose un dictamen (Art.98).

Lo anterior señala la facultad jurídica exclusiva que tienen los ayuntamientos para la prestación del servicio de transporte urbano y suburbano y que las concesiones que otorguen tienen el tiempo límite de quince años, estos numerales son fundamentales pues permiten a los ayuntamientos hacerse cargo libremente de todas las situaciones relativas al transporte.

En relación al *Reglamento de Transporte Municipal de León, Guanajuato*, se destacan los siguientes numerales:

-El servicio público de transporte de competencia municipal, es un elemento prioritario y estratégico en el crecimiento y ordenamiento urbano, por lo cual, las dependencias y entidades municipales deberán considerarlo al establecer los planes y programas de desarrollo urbano, obra pública, tránsito y vialidad (Art. 6).

-Para garantizar que la prestación de servicio se realice de manera oportuna, segura y eficiente, el servicio público de transporte urbano, se prestará preferentemente a través del sistema de rutas integradas (Art. 14).

-El sistema convencional o de rutas independientes es aquél que opera a través de rutas radiales, diametrales y circuitos, que de manera individual satisfacen un origen y destino dentro de la zona urbana, por el que los usuarios pagan por cada viaje la tarifa establecida y los ingresos de los concesionarios o permisionarios se basa en el numero de pasajeros transportados (Art. 17).

-Los concesionarios y permisionarios del sistema de rutas convencional, contarán con una organización empresarial sustentada en personal administrativo, operativo y técnico, e instalaciones adecuadas que le permita una eficiente prestación del servicio de que se trate.

Se prohíbe cualquier forma de remuneración a conductores que fomenten los riesgos de accidentes o maltrato a los usuarios por la disputa en la vía pública para una mayor captación de usuarios. Para evitarlo, los concesionarios o permisionarios, entre otras acciones deberán realizar de manera permanente la concentración de ingresos por todas o cada una de sus rutas, distribuyéndolos entre sus socios conforme a los porcentajes establecidos entre ellos mismos, en función del número de vueltas o de kilómetros recorridos por vehículo.

La violación a lo dispuesto en el presente artículo o la simulación de la concentración de cuentas, dará lugar a la suspensión de derechos de concesión en los términos del presente reglamento (Art.19).

Estos artículos son significativos pues señalan al transporte público como un elemento trascendente, realizando la diferencia entre sistema integrado y sistema convencional, y exige a los concesionarios del servicio contar con una estructura organizacional en diversos aspectos, a efecto de que la prestación del servicio resulte eficiente, sancionando cualquier conducta que ponga en riesgo a

los pasajeros y creando una nueva forma de distribución de ingresos para no incitar a malas prácticas o maltrato a los usuarios.

La prestación del servicio a través del sistema de rutas integradas, se realizará mediante la operación de rutas troncales, auxiliares y alimentadoras, con las características siguientes:

I. Integración física: Conexión de rutas a través de las estaciones de transferencia y estaciones intermedias, acondicionadas para que los usuarios realicen transbordos con comodidad y seguridad;

II. Integración operacional: Planeación armonizada de las rutas que componen el sistema, mediante una programación operativa central que determine la frecuencia y número de unidades en operación en todas y cada una de las rutas conforme lo requiera el servicio, procurando un equilibrio de la oferta y la demanda de pasajeros.

III. Integración tarifaria: El pago de una tarifa que permita al usuario el transbordo entre rutas del sistema sin pago adicional, mediante un sistema de cobro adecuado para tal fin.

En este sistema, la remuneración a los concesionarios se hará en función de los kilómetros recorridos, los costos de la operación, inversión y una utilidad razonable (Art. 20).

-La Dirección podrá modificar los horarios de ruta, cuando derivado de un estudio técnico se compruebe su necesidad, siempre y cuando represente una mejora sustancial del servicio y no implique variaciones en el número de vehículos de la concesión (Art. 39).

El primer artículo citado indica los elementos para poder considerar integrada a la prestación del servicio de transporte público y el segundo artículo señala un elemento importante: el pago a los concesionarios será por kilómetro recorrido, lo que evita conflictos entre éstos por la pelea por transportar más pasaje en los autobuses.

-La Dirección, realizará de manera periódica una evaluación del servicio para lo cual se tomará en consideración lo conceptos comprendidos en los siguientes indicadores:

I. De operación.- Derrotero, paradas autorizadas, frecuencia de despacho, horario de servicio, intervalo de paso en puntos de control, velocidad de operación y tiempo de demora, entre otros.

II. De calidad del servicio.- Estado físico y mecánico de los vehículos, cumplimiento de convenios y acuerdos suscritos con la autoridad, presentación de los conductores, aseo de los vehículos, trato y opinión del usuario, ambiente agradable y de respeto en el interior de vehículo, respeto a la tarifa vigente, cortesía al ascenso y descenso de usuarios, número de quejas procedentes, entre otros.

III. De seguridad.- Respeto al marco normativo, infracciones y sanciones según su gravedad y periodicidad y reincidencia, cumplimiento de convenios y acuerdos suscritos con la autoridad, participación en accidentes, funcionamiento de los dispositivos y elementos básicos de seguridad instalados en los vehículos, entre otros.

IV. De organización administrativa: Planes y controles administrativos con énfasis en la selección, contratación, capacitación y desempeño de sus conductores; contar con reglamento interior, manuales de procesos, perfiles de puestos y personal adecuado.

V. De infraestructura: Oficinas, bases de encierro y de ruta, flota vehicular, equipos de control de operación y de ingresos entre otros (Art. 50).

-La Dirección evaluará la prestación del servicio al menos dos veces por año para verificar el cumplimiento por parte de los concesionarios y permisionarios de las obligaciones y condiciones establecidas en el título concesión y de las disposiciones del presente reglamento (Art 51).

En estos artículos se expresan los lineamientos sobre los cuales tienen que trabajar las empresas concesionarias del transporte público, y que serán la base para las evaluaciones que se realizarán, mínimo, semestralmente.

-La Dirección podrá autorizar la modificación de las características de la fabricación de los vehículos, siempre y cuando con ella se mejore la prestación del servicio y no se refiera al chasis o la carrocería, la que en ningún caso podrán ser variadas o alteradas con la finalidad de ampliar su vida útil (Art.61).

-El servicio deberá prestarse en vehículos que no tengan más de diez años de antigüedad. Ésta vida útil se computará a partir de la fecha más antigua entre la facturación original y el año de su fabricación.

La Dirección podrá autorizar la ampliación de la vida útil del vehículo, si de la revisión física y mecánica que al efecto se practique, se desprenda que se encuentra en condiciones para continuar en el servicio, sin que esta ampliación pueda exceder cinco años. En ningún caso se autorizará dicha prórroga, tratándose de vehículos tipo microbús (Art. 88).

Los numerales antes citados fijan el límite de funcionamiento útil de un vehículo de transporte público y los casos y el lapso en que se puede ampliar, factor fundamental en el Sistema Integrado de Transporte pues ello permite que el servicio se brinde con vehículos más eficientes, que contaminan menos y ayudar a que se generen menos accidentes relacionados con aspectos mecánicos de las unidades.

-Las concesiones y permisos se otorgarán única y exclusivamente en favor de personas físicas o jurídico-colectivas de nacionalidad mexicana, que cuenten con la capacidad legal, técnica, administrativa y financiera para la prestación del servicio, según la modalidad de que se trate.

En igualdad de condiciones se dará preferencia a las personas jurídico-colectivas y a los concesionarios que al momento de la convocatoria se encuentren prestando el servicio en la modalidad de que se trate, de manera eficiente, conforme a la evaluación anual practicada por la Dirección (Art. 96).

-Las concesiones que se otorguen para la prestación del servicio tendrán una vigencia de quince años y podrá prorrogarse por un período igual previa evaluación de la prestación del servicio en la forma y términos establecidos en el presente Reglamento

Con independencia de lo anterior, los concesionarios previa autorización de la Dirección, deberán efectuar ante la Tesorería Municipal el pago por el refrendo anual de la concesión, en la forma y montos que se establezca en la ley fiscal correspondiente. (Art. 99)

Con estos artículos se abre la puerta a una polémica importante pues la ley establece que, en caso de que se generen nuevas concesiones, se les dará preferencia en igualdad de condiciones a las empresas que ya prestan el servicio, además de señalar que únicamente personas morales de nacionalidad mexicana será las que prestarán el servicio.

En ese sentido se devela que existe un oligopolio en relación a la prestación del servicio de transporte público, pues impide que nuevas empresas, tanto nacionales como extranjeras, puedan participar en las concesiones porque siempre se les dará preferencia a las empresas ya existentes, lo que crea un círculo cerrado en cuanto a las personas morales que pueden dar el servicio, provocando que lo controlen y que, a su vez, puedan imponer condiciones a los ayuntamientos.

La misma ley crea candados que no permiten que otras empresas inviertan e innoven en el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León pues, aunque por una parte se entienda que actualmente las empresas que controlan el transporte público se encuentran debidamente organizadas y que fueron éstas las que con anterioridad invirtieron y dieron impulso a dicho rubro en la ciudad y por ello se les da preferencia, también puede resultar benéfico tanto para el Sistema como para el Ayuntamiento y los usuarios que nuevas empresas puedan competir para desarrollar un mejor servicio, obviamente bajo los estándares de calidad que se requieren y no fomentando prácticas que hagan que los concesionarios sacrifiquen la calidad del servicio por la captación de una mayor ganancia.

Aunque debemos mencionar que el temor más grande que se puede generar en los actuales concesionarios, respecto a una mayor apertura a la competencia, es que conllevaría la obtención de una menor ganancia y la pérdida de control del mercado del transporte público porque es un giro rentable ya que la necesidad de que los ciudadanos se movilicen es una cuestión fundamental para una ciudad en diversos ámbitos como el laboral, el económico, etcétera; lo cierto es que los miles de usuarios del servicio siempre existirán, lo que constituye un mercado cautivo, además éstos pagan por adelantado el servicio que se les brinda y ningún concesionario se queda sin ganancias, ya que estas se dividen entre todas las empresas del Sistema.

En ese contexto cierro este comentario con una pregunta: ¿quién se atrevería a permitir que se modifique un negocio así de rentable?

-Son causas de extinción de las concesiones y permisos, las siguientes:

I. Cumplimiento del plazo para el que fueron otorgadas;

II. Revocación;

III. Rescate;

IV. Renuncia expresa del concesionario o permisionario.

V. Extinción o declaración de quiebra del concesionario tratándose de personas morales; y

VI. Por la muerte del titular, cuando no haya designado beneficiario en los términos del presente reglamento (Art.141).

Este numeral señala las causas de rescisión de la concesión y, de dichas fracciones, debemos destacar la segunda pues contempla que el Ayuntamiento, cuando realice el rescate del servicio de alguna ruta por un deficiente servicio, podrá rescindir la concesión, lo que reafirma la política de obligar a los concesionarios a elevar los estándares de calidad en el servicio.

-Los concesionarios deberán programar a todos sus conductores, la práctica de exámenes médicos y de detección de consumo de drogas de cualquier tipo o de bebidas alcohólicas, por lo menos cada seis meses, debido notificar oportunamente a la Dirección el cumplimiento de esta disposición.

Lo anterior, sin perjuicio de los que al efecto ordene y practique la Dirección con los mismos fines (Art. 182).

Este último artículo a comentar, de este cuerpo normativo, menciona los exámenes toxicológicos que deben realizarse a los conductores del sistema, vigilancia clave pues evitará accidentes que pongan en riesgo la integridad y vida

de los usuarios; no se debe olvidar que el mayor incidente que ha tenido el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León, en cuanto a accidentes se refiere, fue en octubre de 2012, cuando un autobús de ruta alimentadora se subió a una plataforma en la estación Delta, hecho que dejó 22 heridos, lo que más resalta del caso es que el conductor del camión dio positivo al antidoping con la sustancia de marihuana, de ahí la importancia de la cero tolerancia en este tipo de controles. (Lara, 2012)

Ahora analizaremos el último marco normativo consultado y el cual resulta ser: *Evaluación del Servicio Público de Transporte “Manual de Conceptos”*.

Su objetivo es marcar los parámetros para la evaluación del transporte de ruta fija, así como las condiciones de organización administrativa y la infraestructura. Dentro de la evaluación señala un porcentaje máximo de calificación del 100% y plantea los siguientes indicadores:

I.- De operación: Cuenta el 23% de la evaluación que se realiza. En éste se encuentran los siguientes puntos a revisar:

- Cumplimiento de plan de operación.
- Programación de conductores.
- Bitácora de operación.
- Puntos de control.
- Concentración de cuentas por ruta.

II.- Calidad en el servicio: Cuenta el 22% de la evaluación que se realiza. En éste se encuentran los siguientes puntos a revisar:

- Presentación de unidades a revista físico-mecánico.
- Control de mantenimiento de unidades.
- Vida útil y renovación de unidades.
- Aseo de unidades.
- Control de conductores.

III.- Seguridad: Cuenta el 24% de la evaluación que se realiza En este indicador se encuentran los siguientes puntos a revisar:

- Participación en accidentes.
- Respeto del marco normativo.
- Sanciones administrativas.

IV.- Organización: Cuenta el 13% de la evaluación que se realiza. En este indicador se encuentran los siguientes puntos a revisar:

- Organización.
- Estructura administrativa empresarial.
- Periodicidad de actualizaciones y/o revisiones.

V.- Infraestructura: Cuenta el 18% de la evaluación que se realiza. En este indicador se encuentran los siguientes puntos a revisar:

-Oficinas.

-Bases de encierro.

-Bases de Ruta.

La importancia de este manual de conceptos radica en que fija, de manera objetiva, los lineamientos en los que se medirá la eficiencia en la prestación del servicio del transporte público de los concesionarios, tomando en cuenta cinco grandes rubros: operación, calidad, seguridad, organización e infraestructura, lo que permite al Ayuntamiento tener un indicador que refleje si se está brindando un servicio adecuado y que, a su vez, sirve de referente para determinar si se renuevan o no las concesiones otorgadas.

Esto también permite al Ayuntamiento saber cuáles son las fortalezas y debilidades en el servicio para implementar correcciones en el Sistema. Una vez que señalamos el marco jurídico en que se fundamenta el Sistema Integrado de Transporte, veamos quienes son los actores en esta política pública.

3.- LOS ACTORES QUE INTERVIENEN EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE-OPTIBÚS DE LA CIUDAD DE LEÓN.

A.-Presidencia municipal de León.

El gabinete municipal se encuentra conformado de la siguiente manera:

- Presidenta Municipal: María Bárbara Botello Santibáñez.
- Secretario del H. Ayuntamiento: Martín Eugenio García.
- Tesorero Municipal: Roberto Pesquera Vargas.
- Contralor Municipal: Alberto Padilla Camacho.
- Secretario de Seguridad Pública Municipal: Francisco Javier Salazar Soni.
- Director General de Obra Pública: José Martínez Plascencia.
- Director General de Comunicación Social: Manuel Gustavo Mora Macbeth.
- Director General de Desarrollo Social: Felipe González Muñoz.
- Director General de Desarrollo Institucional: José Guadalupe Pedroza Cobián.
- Director General de Educación Municipal: Rubén Andrade Bravo.
- Director General de Economía: Juan Ignacio Noriega.
- Director General de Desarrollo Urbano: Óscar Gerardo Pons González
- Director General de Medio Ambiente Sustentable: Fidel García Granados.

- Director General de Desarrollo Rural: Héctor de Jesús Vega Rodríguez.
- Director General de Salud Municipal: Octavio Augusto Villasana Delfín.
- Director General de Movilidad: Amílcar Arnoldo López Zepeda.
- Secretario Particular: Salvador Ramírez Argote. (PML, 2012)

La Dirección General de Medio Ambiente Sustentable y la Dirección General de Movilidad son las encargadas básicamente del funcionamiento y vigilancia del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León.

En ese sentido, el gobierno municipal es el encargado de planear, construir la infraestructura y supervisar el servicio, a través de la Dirección General de Movilidad, que realiza con alrededor de 130 personas, entre ellos 80 supervisores y además, por supuesto, da mantenimiento a la infraestructura ya construida.

Prueba de ello, para vigilar el SIT, se cuenta con un centro de monitoreo que se inauguró en abril de 2014 en el que trabajan 30 personas, en tres turnos, a través de cual se monitorean 1,716 unidades y su función es:

- 1.- Monitorear mínimo el 70% de la operación de rutas alimentadoras y auxiliares.
- 2.- Monitorear 100% de rutas troncales.
- 3.- Tener video vigilancia en las estaciones de transferencia en cinco puntos, lo cual se lleva a cabo gracias a sus más de 150 cámaras de alta definición. (Pasajero7, 2014)

Actualmente, el Ayuntamiento está dirigido por una administración, encabezada por la priista María Bárbara Botello Santibáñez. Resaltamos que, desde el año de 1988 hasta el 2012, la ciudad de León estuvo gobernada por Presidentes Municipales surgidos de las filas del Partido Acción Nacional.

En relación a lo anterior, los cambios tanto jurídicos como de infraestructura que fincaron las bases relativas al Sistema Integrado de Transporte surgen en los años noventa, al ser con Carlos Medina Plascencia como gobernador del Estado. Antes de ser electo, en el año de 1991, fue presidente municipal de la ciudad de León, lo que le permitió tener una visión clara sobre la problemática que estaba viviendo el municipio, facilitando con ello que impulsara reformas, sobre todo relacionadas con el marco legal, relativas al tema del transporte. Así, después de Medina Plascencia, siete administraciones municipales panistas dieron forma y concretaron el proyecto del Sistema Integrado de Transporte.

El cambio de administración en el año de 2012, cuando gana las elecciones la candidata del Partido Revolucionario Institucional, no truncó el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León pues, para agosto del 2015, se contempla inaugurar la tercera y cuarta etapa del Sistema. El cambio de gobierno no afectó el desenvolvimiento del proyecto creado por administraciones panistas, por el contrario, se impulsó y se le dio seguimiento al mismo.

En esa tesitura, la visión del gobierno municipal, respecto al Sistema Integrado de Transporte, es dar solución a los problemas de movilidad de la ciudad y lugares conurbados conforme vaya creciendo, por lo que a futuro, con el

ritmo de aumento de la población y de las zonas urbanas, se vislumbra crear una región metropolitana conformada por los municipios de León de los Aldama, Silao de la Victoria, San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón, por lo que se está apostando para que esta política pública cubra de manera eficiente las necesidades de transporte de la ciudad de León y de los demás municipios.

Conforme a lo dicho analizamos al primer actor del Sistema, pero ¿quien más es otro actor importante?

B.- Los concesionarios del Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León.

El Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León se conforma por diecinueve empresas de las cuales quince son de sistema convencional, es decir, de camiones que no son articulados de doce metros, y las otras cuatro empresas son de sistema troncal o articulado.

De las primeras quince empresas mencionadas, trece corresponden a las empresas originales del transporte en León, las que fueron las iniciadoras del transporte público de ruta como son:

- 1.-Línea Centro Garita S.A de C.V; que conforma la empresa de sistema troncal Red Optibús Norte S.A. DE C.V.
- 2.-Transportes Urbanos y Suburbanos La Joya S.A. de C.V.
- 3.- Transportes Urbanos y Suburbanos San Juan Bosco S.A. de C.V.; que constituyen la empresa de sistema troncal Red Optibús Poniente S.A. DE C.V.
- 4.- Transportes Urbanos Los Ángeles S.A de C.V.
- 5.- Línea Centro Bellavista S.A. de C.V.

- 6.- Línea Centro Estación S.A. de C.V.
- 7.- Autobuses Urbanos y Suburbanos de León S.A. de C.V.; que conforman la empresa de sistema troncal Red Integral Optibús S.A DE C.V.
- 8.- Línea de Autobuses Centro Américas Deportiva S.A de C.V.
- 9.- Línea Centro Coecillo S.A de C.V.
- 10.- Sociedad Integradora de Transporte Público General Francisco Villa S.A de C.V.
- 11.- Transportes Urbanos León 2000 S.A. de C.V.
- 12.- Triángulos Dorados de León S.A. de C.V.
- 13.- Transleón 2000 S.A. de C.V.; que conforman la empresa de sistema troncal Red Optibús Oriente S.A. DE C.V.

(PagoBús, 2013)

Posteriormente se crearon dos empresas más, que se llaman la catorceava y la quinceava, en razón de que, con el último ajuste al sistema, se crearon rutas nuevas pero las empresas iban a iniciar otra vez en la competencia de a quién le correspondía la asignación de esas rutas entonces, a través de la persona moral denominada Transportistas Coordinados de León, S.A. de C.V., que agrupa a las 13 empresas, se crearon esas dos nuevas empresas con la finalidad de que ya no existieran problemas entre ellos y que se pudieran hacer ajustes rápidos.

Por otra parte, las cuatro empresas de sistema troncal nacieron en el 2003, con la implementación del Sistema Integrado de Transporte, fueron los primeros cincuenta y dos autobuses articulados que atendían las primeras tres rutas troncales.

Las empresas del Sistema Integrado de Transporte se rigen en cuestión de administración por tres dependencias: el municipio, que es el concesionador, los concesionarios y, estos últimos, a su vez, generaron la tercer dependencia: la empresa Optibús, que controla todos los gremios, los ingresos y se encarga de redistribuirlos, es una especie de tesorero general, un árbitro neutral, el cual está diseñado para controlar la tecnología de información, para comprar los equipos de validación, para llevar a cabo las licitaciones de productos que tecnológicamente se aporten a la recaudación y, a su vez, redistribuye el dinero según el cumplimiento de las empresas en lo particular. A las empresas se les paga por kilometro recorrido siempre y cuando cumplan con los itinerarios establecidos.

Asimismo, existe el Fideicomiso para la Modernización del Autotransporte Urbano de Ruta Fija y se encarga del fortalecimiento administrativo y operativo pues atiende a las demandas de modernización de todas y cada una de las empresas, esto es en la compra de tecnología, de terrenos y en la construcción de instalaciones propias, en establecer programas de capacitación para operadores, permisionarios y personal de las empresas.

También se creó el Fideicomiso para la Administración del Sistema de Cobro Controlado, mejor conocido como Pagobús, por medio del cual, el Sistema Integrado de Transporte-Optibús, recibe el dinero de los pasajeros, administra los recursos y los distribuye entre las empresas concesionarias. Además, el sistema Pagobús, es un sistema de cobro con tarjeta inteligente al cual se le pueden abonar hasta \$999.00 pesos, lo que facilita la movilización del usuario. (PagoBús,2013)

La tarifa que paga el usuario del servicio es la siguiente (2014).

- Pago en efectivo: \$9.00 pesos.
- Pago con tarjeta \$7.30 pesos.
- Pago con tarjeta preferencial \$3.70 pesos (estudiantes y menores de 12 años).
- Personas mayores de 60 años y personas con discapacidad no pagan pasaje.

En esa tesitura podemos señalar que existe el Fondo de Responsabilidad para la Protección Efectiva de Usuarios y Terceros y sirve para dar atención a los usuarios en caso de accidentes a bordo de las unidades.

Los autobuses articulados mediante el cual los concesionarios brindan el servicio son:

- Modelo Volvo 7300 articulado
- Modelo Volvo 7600 articulado
- Modelo Mercedes Benz Gran Viale articulado
- Modelo Mercedes Benz O-500 MA articulado

El funcionamiento del SIT desde la perspectiva de los concesionarios

En el presente trabajo, además a efecto de conocer como los concesionarios del transporte público perciben al Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León, se realizó una entrevista a tres de los cuatro gerentes operativos de las empresas que prestan el servicio de transporte integrado y a un conductor de bus articulado.¹

De dichas entrevistas, en resumen, se puede establecer que los gerentes operativos perciben al Sistema Integrado de Transporte-Optibús como una política pública que resuelve el problema del transporte, ya que el municipio está más interesado en que la prestación del servicio se realice con calidad, lo que permite una mejor supervisión, esto conlleva a una mejor movilidad y se genera menor contaminación del medio ambiente al existir rutas integradas y, desde el punto de vista económico el usuario, se paga menos por el servicio.

Manifiestan que existen factores que no permiten el pleno desarrollo del Sistema, como son el caso de la falta de infraestructura y por la falta de mantenimiento de la ya existente, lo que genera mayores gastos a los concesionarios pues el servicio no esta subsidiado, en consecuencia se erogan mayores recursos y se brinda un deficiente servicio, provocando que los usuarios

¹ Las entrevistas en detalle se encuentran al final de este trabajo en el apartado de Anexos y se señala como Anexo I. Los gerentes que fueron entrevistados forman parte de las empresas "Corporativo Transporta", "Red Optibús Oriente", y "Red Optibús Poniente". El chofer entrevistado trabaja para ésta última.

busquen otros medios de transporte menos masivos, lo que posteriormente genera un aumento en la contaminación y un mayor costo para el usuario.

Otro factor importante, que señalan los concesionarios que no les permite desarrollar su trabajo, es la falta de una semaforización adecuada que dé preferencia al Sistema Integrado de Transporte pues aún en diversos puntos de la ciudad el municipio da preferencia al vehículo particular, lo que implica que sólo se alcance una velocidad promedio entre 18 y 20 kilómetros por hora. Si el municipio apoyara en ese aspecto, se podría alcanzar una velocidad promedio de hasta 30 kilómetros por hora, lo que haría más eficiente la prestación del servicio.

Señalaron que se dan alrededor de 650 mil viajes diarios en el Sistema y que buscan siempre la satisfacción del usuario en tres rubros: seguridad, puntualidad y comodidad. Expresaron que el servicio comienza a las 5:30 de la mañana, termina a las once de la noche y que no se suspende salvo que sea por cuestiones climáticas extremas y en situaciones concretas (refiriéndose a los casos en que juega el equipo local de fútbol).

Mencionaron que su relación con la actual administración municipal es buena y que con las anteriores administraciones también lo fue, que han existido variaciones en la forma de trabajar pero no cambios de fondo, por ejemplo, la actual administración le solicitó cambiar el color de los autobuses y que se les condonara el pago a personas de la tercera edad y a las personas con alguna discapacidad, lo que a su vez les permitió negociar el único aumento en la tarifa que han tenido en los último cuatro años.

Coincidieron en que la mayor queja que tienen los usuarios es porque, generalmente, tienen que esperar un segundo autobús para hacer uso del Sistema, lo que crea la imagen de que el servicio es deficiente, pero los entrevistados mencionan que es una cuestión subjetiva puesto que el servicio se brinda y en caso de que exista un retraso éste no es mayor a cinco minutos, lo que es un lapso tolerable.

Indicaron que el negocio del transporte es rentable con una ganancia neta que va del 8% al 10% pero que en contraposición el municipio, a través de la Dirección General de Movilidad, los supervisa de forma diaria, exigiéndoles calidad en el servicio y sancionándolos económicamente en caso de no proporcionarlo de manera adecuada.

Además, la Dirección General de Movilidad les realiza revisiones semestrales a sus instalaciones y autobuses, por lo que no tienen unidades con más de 15 quince años de uso y, además, se revisa semanalmente a los conductores de autobuses, incluyendo un examen de tipo toxicológico.

Aceptaron que siguen existiendo accidentes dentro del SIT, al respecto uno de los gerentes señaló que existe en su empresa una tasa de incidentes, el 85% son accidentes dentro de las orugas, esto es, que una persona tropezó y se golpeó, o en una aglomeración dentro de un camión salió lastimada o las puertas del autobús se cerraron y quedo prensada, el 10% se relacionan con choques leves entre vehículos, en donde tiene qué ver el transporte público, el 4% son

accidentes que generan lesiones, pero que no ponen en riesgo la vida del usuario y el 1% son accidentes en los que fallece una persona.

Mencionaron además, que las condiciones laborales en que trabajan los conductores, tanto de ruta convencional como los de bus articulado, son distintas. El chofer de autobús articulado cuenta con una mejor jornada laboral y mejor sueldo, esto debido a que la responsabilidad de éste es mayor al de ruta convencional.

En contraposición, las condiciones en que labora el chofer de ruta alimentadora son más estresantes, pues éste maneja un vehículo que no es automático y que, además, está más cerca del motor, lo que genera que esté incomodo por el calor, implicando mayor desgaste físico. Distrae su atención de su actividad primordial, que es manejar el autobús, porque tiene que abrir y cerrar las puertas del autobús para que ingresen y bajen los usuarios; manejar el dinero que recibe de los usuarios por el cobro del pasaje, lo que le implica el riesgo de ser asaltado o generar suspicacias, si no entrega cuentas exactas; gracias a esto tiene una mayor presión por parte de su patrón; va a colonias alejadas, por lo que puede ser objeto de vandalismo; y desarrolla su jornada laboral de cinco de la mañana a doce de la noche, es decir que trabaja más de diez horas al día. Esto provoca que los choferes de las rutas alimentadoras sólo duren en el empleo alrededor de seis meses.

Para cerrar el tema de los concesionarios cabe mencionar que se entrevistó a un conductor de bus articulado que confirmó las condiciones laborales en que

los choferes desempeñan su trabajo, señalando los rigurosos exámenes por los que tienen que pasar los conductores para ingresar y mantenerse en la prestación del servicio y la gran rotación de personal que existe respecto a los choferes de ruta convencional. Reconoció que el servicio puede perfeccionarse pero que el usuario tiene que poner de su parte para sacar máximo provecho del SIT.

Ahora bien, a los concesionarios que expresaron que el SIT es un sistema eficiente, habría que hacerles la siguiente pregunta, ¿estarán satisfechos los usuarios con la prestación del servicio que se les está dando?

C.- Los usuarios del servicio

La población en la ciudad de León según lo indicado en el censo del año 2010, realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, estableció que el número ascendía a 1,436,480 leoneses. (INEGI, 2010)

Existen registrados 250 mil vehículos particulares, de ellos se calculan unos 25 mil autos ilegales, dando así una tasa de un auto por cada cinco habitantes.

León cuenta con una red de cerca de 40 kilómetros de ciclovías, en las que se desplazan aproximadamente 50 mil ciclistas para ir a su trabajo.

Se registra que se realizan 650 mil viajes diarios dentro del Sistema Integrado de Transporte.

Y con todo esto, ¿qué es lo que opinan los usuarios del Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León?

La empresa “CTSEMBARQ México”² realizó una encuesta, para evaluar el SIT, a 1542 usuarios, con una confiabilidad del 95%, en noviembre de 2013. Aquí debo resaltar que la encuesta que se utilizó fue proporcionada de manera directa por el Director General de Movilidad, el ingeniero Amílcar Arnoldo López Zepeda, con quien estuvimos en contacto y nos proporcionó la información, que se encuentra al final de este trabajo en el apartado de Anexos, señalado como Anexo II.

La encuesta arrojó diversos resultados de entre los que destacan los siguientes:

- 1.- El 60% de los usuarios son mujeres y 40% son hombres.
- 2.- El 87% de los usuarios no tiene automóvil particular, el 13% tiene automóvil pero no lo usa.
- 3.- El 96% de los usuarios no cambia de línea durante el recorrido, el 4% sí lo hace.
- 4.- Evaluando el servicio se les preguntaron los siguientes aspectos los cuales a su vez calificaron los usuarios:
 - La limpieza de las estaciones: 8.9.
 - La señalización dentro de la estación: 8.04.
 - La limpieza a bordo de las unidades: 7.82.
 - El servicio en las taquillas 7.68.

² Organización no gubernamental que cataliza y apoya la implementación de proyectos y políticas públicas en materia de movilidad, transporte público, desarrollo urbano, cambio climático y calidad del aire. Cuentan con un equipo multidisciplinario que les permite una visión amplia y que los ayuda a dar soluciones integrales a los retos que se plantean en ese sentido. <http://www.embarqmexico.org/>

-La seguridad a bordo del Optibús 7.35.

-La comodidad a bordo del Optibús: 7.2.

-La comodidad del viaje: 7.18

-La espera entre autobuses: 6.8.

5.- El 80% de los usuarios deja pasar el primer autobús, el 20% toma el primero que viene.

6.- En el último mes el 88% no tuvo problema para el pago de la entrada, el 10% tuvo problema con la tarjeta y el 2% tuvo problema con monedas.

7.- El 55.9% de los usuarios, en relación con la calidad del servicio, indicaron que el precio de Optibús es aceptable, 39.9% dijo que es caro, el 3.7% mencionó que era barato y el 0.5% no sabe cómo clasificarlo.

8.- En la modalidad de compra del pasaje el 80% de los usuarios lo hacen con tarjeta y el 20% con monedas.

9.- El 94% de los usuarios recomendaría el Sistema Optibús y sólo el 6% no lo haría.

10.- De los aspectos que mejoraría del Sistema Optibús el 75% indico que sería la frecuencia de los autobuses, el 9% mejoraría la limpieza, el 8% mejoraría la vigilancia policiaca y el otro 8% mejoraría el aire acondicionado.

11.- En relación al precio-calidad del servicio, el 55% de los usuarios lo considera aceptable, el 40% lo considera caro, el 4% barato y el 1% no sabe.

12.- Los principales motivos de viaje: El 43.9% de los usuarios dijo que es para llegar al trabajo, 14.7% para la escuela y 11.2% para visitar a familiares o amigos.

Se debe señalar que el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León recibió en su evaluación global una calificación de 7.9, mejorando la calificación de 7.6 que recibió en el año de 2011.

Lo datos mostrados reflejan que es mayor la población femenina que utiliza el SIT y que los ciudadanos lo utilizan principalmente para llegar a sus centros de trabajo. Los usuarios señalan como la mayor debilidad del Sistema la espera del usuario entre autobuses, destacándose que, a pesar de ello, los pasajeros consideran, respecto de la relación precio-calidad, bastante aceptable el SIT, lo que nos lleva a la reflexión de que el usuario está medianamente satisfecho con la prestación del servicio. Aunque, evidentemente falta mejorar aspectos como la vigilancia, la seguridad y la comodidad.

Así, retomando lo que mencionamos en el capítulo primero, respecto a las directrices de la evaluación y previo a entrar en las conclusiones de la investigación, se puede establecer de manera general que el fin de nuestra evaluación es saber si el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León es una política pública eficiente que resuelva de manera satisfactoria el problema del transporte de la ciudad de León, analizaremos a los actores que participan en ella desde su implementación desde el año de 2003 dos mil tres y, al saber si es eficiente podremos establecer si ha traído beneficios a la población leonesa, apoyándonos para obtener los resultados de nuestra evaluación desde medios impresos, electrónicos, una encuesta y entrevistas a efecto de establecer de manera imparcial si el SIT, realmente cumple su objetivo de manera convincente.

Ello se traduce en que realizaremos una valoración sumativa x post, de impacto y analizaremos el costo beneficio de la misma.

Así, cerrando el presente capítulo, y con todo lo que se planteó en los dos anteriores, podemos ya emitir nuestras conclusiones de evaluación al Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León.

CONCLUSIONES

En el presente trabajo de tesis se estableció que uno de los aspectos de la administración pública es la actividad que realizan los órganos de gobierno para alcanzar los fines del Estado, así como resolver los diversos conflictos a los que se enfrenta.

También se indicó que en el objeto de estudio que se planteó el gobierno municipal de León se hizo cargo de la problemática del transporte público, creándose así, con el esfuerzo del gobierno del Estado, el municipio y las empresas del transporte, el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad.

El objetivo de esta investigación fue realizar una evaluación a dicho Sistema para establecer si éste era eficiente y si, como política pública cubría la necesidad de transporte público de la ciudadanía.

Uno de los límites de la evaluación que se realizó en este trabajo, fue en el sentido de que, para efectuar una evaluación más técnica, se necesitaría de un equipo multidisciplinario: economistas, ingenieros, arquitectos urbanistas, mecánicos, inclusive sociólogos, etcétera, para realizar un estudio más escrupuloso de las diversas variables que intervienen en el Sistema que se analizó, empero, por cuestiones de tiempo, recursos y márgenes técnicos, no fue posible realizar.

No obstante, el trabajo de evaluación se define como una valoración sumativa porque se emitió un juicio de valor sobre el transporte público; es una evaluación ex post, en razón que se analizó la política pública del transporte después de su implementación, así como una evaluación de impacto pues nos centramos en los resultados que se tienen de la misma.

Para obtener los resultados de la evaluación se realizó una investigación de campo a través de entrevistas y se obtuvieron los datos de una encuesta realizada por una organización no gubernamental, llamada *CTSEMBARQ México*, que hace una valoración del sistema, además de la información obtenida en medios impresos y electrónicos.

En ese contexto, el objetivo de nuestra evaluación, se reitera, es el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León, empero, el enfoque fue dar respuesta a tres preguntas básicas que son:

1.- ¿El Sistema Integrado de Transporte-Optibús, de la ciudad de León, es resultado de una política pública viable para resolver el problema de transporte público del municipio?

2.- Si es una política pública viable ¿qué tan eficiente es ésta?

3.- Si dicha política pública no es eficiente totalmente, ¿cuáles factores no permiten que lo sea de manera óptima?

En concreto podemos establecer, respecto a la primera pregunta, que el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León, como política pública, sí es viable para resolver el problema del transporte del municipio, es decir, para transportar a la ciudadanía de manera segura y efectiva.

Se afirma lo anterior, conforme a lo siguiente:

Primero.- El Sistema Integrado de Transporte-Optibús es comparable en su eficiencia con otros sistemas comprobados en Latinoamérica, como son el caso de ciudades como Curitiba, Lima y Santa Fe de Bogotá, prueba de ello es que en Enero de 2011 el Sistema Integrado de Transporte-Optibús obtuvo la mención honorífica en la entrega del Premio *Sustainable Transport Award 2011*, la cual

realizan anualmente organismos internacionales y premian a la ciudad que utiliza la innovación en transporte para incrementar la movilidad de sus habitantes mientras reducen la contaminación, a la par que incrementan la seguridad y la accesibilidad para ciclistas y peatones. Destacándose además el fomento por parte del municipio del uso del transporte público y el uso de ciclo vías.

En ese sentido, como resultado de su implementación en la ciudad de León y acorde a los informes de la Dirección General de Movilidad, tuvo un impacto positivo en diversos aspectos, disminuyendo los siguientes índices:

- Los accidentes y las muertes relacionadas con el transporte público en un 30%.
- El maltrato de los choferes a los usuarios, pues ya es un aspecto que se toma en cuenta en las evaluaciones que se les realizan a los concesionarios del transporte público.
- La contaminación ambiental pues al poner en circulación autobuses modernos, con mayor capacidad para transportar pasajeros, con motores que contaminan menos, sustituyeron a un gran número de camiones con menor capacidad y con motores obsoletos.
- La cantidad de dinero que tenía que pagar el usuario al día para transportarse.
- Los choferes con poca capacitación y que manejaban las unidades bajo el influjo de drogas y alcohol.
- La espera del usuario para ingresar al transporte público.
- Las unidades de transporte con una antigüedad de más de 15 años.

Segundo.- Debemos destacar que desde su implementación existe congruencia entre el marco legal y la ejecución del Sistema, pues todo está supervisado dentro de la ley, por lo que no existen irregularidades en ese ámbito.

Al respecto debemos resaltar que son los ayuntamientos, y no el gobierno estatal, quienes se encargan de la prestación del servicio de transporte público, ya sea urbano o suburbano, y el hecho de que las concesiones para la prestación del servicio duren quince años, permite a las empresas que las reciben dar una continuidad y consolidar sus proyectos; además por ley se obliga a los concesionarios para que cuenten con una organización empresarial, así como personal administrativo, operativo y técnico, y se prohíbe a las empresas la remuneración a sus choferes por número de pasajeros transportados, pues ello fomenta accidentes y el maltrato a los usuarios.

Tercero.- Por parte del Ayuntamiento existe el seguimiento otorgado a esta política pública acorde al Plan Estratégico de Ordenamiento Territorial ya que, desde finales de los años ochenta del siglo pasado hasta el año 2012, la ciudad de León estuvo gobernada por candidatos surgidos de la filas del Partido Acción Nacional y, aunque en el año 2012 ganó las elecciones la priista María Bárbara Botello Santibáñez, se le ha dado seguimiento a este proyecto, prueba de ello es la inauguración de la tercera y cuarta etapa del Sistema que se realizará en agosto de 2015, lo que nos lleva a la reflexión de que el transporte público es un tema que no debe pasar desapercibido pues en época de elecciones puede ser clave para que un partido político pierda o gane las elecciones municipales, por lo que es un tema sensible al cual la actual administración municipal, así como las anteriores, han prestado especial atención.

Cuarto.- En cuanto al aspecto del medio ambiente, el municipio, a través de la Dirección General de Movilidad, hace evaluaciones a las unidades de transporte, provocando que los estándares de contaminación sean mínimos puesto que el parque vehicular ha sido renovado constantemente, además es un hecho que el transporte masivo de personas reduce el uso de vehículos particulares por lo que la contaminación ambiental disminuye. En ese aspecto el sistema mejora la calidad de vida de los ciudadanos.

Quinto.- Existe comunicación entre las empresas que prestan el servicio y el municipio, lo que evita roces innecesarios y facilita que las gestiones sean más rápidas, en tal aspecto los concesionarios se han adaptado a los estándares de calidad que les exige el gobierno municipal, lo que trae como reacción que sí los concesionarios cumplen con las expectativas del municipio, éstos estarán en posibilidad de solicitar un aumento en la tarifa, ello ha sido la base de la relación entre concesionarios y el actual gobierno municipal, e inclusive con los anteriores gobiernos, pues sin calidad en el servicio no existe aumento a la tarifa, lo que evita las prácticas recurrentes que existen en otros municipios que solicitan el incremento al costo del pasaje por el sólo hecho de que se encarezcan insumos como la gasolina, el diesel, las llantas, etcétera.

Sexto.- Conforme al *Reglamento de Transporte Municipal de León, Guanajuato* en el aspecto de la integración, el Sistema, de conformidad con la Dirección General de Movilidad, cumple con ello en sus tres diversos rubros:

-Integración física: Todo el sistema está interconectado. Un usuario puede desplazarse a cualquier parte de la ciudad en donde se halle el sistema.

-Integración operacional: Existe la coordinación entre el Ayuntamiento y los concesionarios del transporte, lo que permite mantener el servicio bajo un flujo acorde a las necesidades de los usuarios de la ciudad.

-Integración tarifaria: El usuario, con el pago de un solo pasaje, puede hacer uso de todo el sistema y no tiene que pagar por distancia recorrida.

Respecto a este último punto, en cuanto al costo del servicio, éste no es considerado barato pero existen tarifas preferenciales que permiten la asequibilidad del mismo, además, las personas mayores de 60 años y los discapacitados no pagan por el servicio.

Séptimo.- El servicio es sustentable, es decir, es autosuficiente pues no es subsidiado por parte del gobierno municipal.

Octavo.- El Sistema permite la integración de todos los ciudadanos, pues se debe mencionar que existen vagones exclusivos para que viajen mujeres y asientos destinados especialmente para embarazadas, personas de la tercera edad y espacios designados únicamente para discapacitados, lo que permite a los antes mencionados tener un trato preferente al hacer uso del servicio.

Noveno.- Se realiza una vigilancia y una administración del Sistema para evitar que sea ineficiente, los encargados de ello son la Dirección General de Movilidad y la empresa Optibús, respectivamente, lo que genera que haya una participación mixta.

Décimo.- Existe la plataforma física adecuada para el desarrollo del Sistema, así como inspecciones por parte del municipio y que van desde controles de velocidad hasta exámenes a los conductores de las unidades de transporte público.

En tal contexto podemos señalar que el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León sí satisface la problemática del transporte público del municipio.

Empero, esto nos lleva a nuestra segunda pregunta ¿qué tan eficiente es el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León?

Son evidentes los beneficios que esta política pública ha traído al municipio de León en aspectos económicos, ambientales y sociales, no obstante se debe reconocer que dicha política pública es efectiva al 80%, lo anterior es así tomando como base la encuesta realizada a los usuarios por la empresa *CTSEMBARQ México* que evaluó al Sistema otorgándole una calificación de 7.9 .

Esta afirmación nos permite remitirnos a la tercera pregunta: Si dicha política pública no es eficiente totalmente, ¿qué factores no permiten que lo sea de manera óptima?

Debemos recordar que los tres componentes básicos de dicha política son: el municipio, los concesionarios y los usuarios, la evaluación que en este trabajo se realizó fue de manera independiente a cada uno de estos elementos, por lo que con claridad podemos señalar cuáles son los factores que no permiten el desarrollo óptimo de esta política pública y que no dejan que el Sistema se desenvuelva plenamente y de manera efectiva.

En relación al municipio

-Falta infraestructura vial en cuanto a carriles exclusivos para el sistema articulado, lo que no permite una cobertura amplia de sistema sobre la ciudad.

-El sistema de semaforización que controla la Dirección General de Movilidad de la ciudad de León, no apoya lo suficiente al Sistema ya que aún se le da preferencia en ciertos tramos al vehículo particular en vez del vehículo público, lo que no permite la afluencia de las unidades, provocando atraso o las unidades se aglomeren en un determinado punto de la ciudad. En ese sentido los autobuses podrían alcanzar velocidades de hasta 50 kilómetros por hora y no la actual que es de 20 kilómetros por hora.

-La insuficiente creación de vialidades adecuadas para el transporte en general, así como el mantenimiento de éstas. Sus malas condiciones generan, de manera especial, que en el transporte público exista mayor consumo de combustible y desgaste en los vehículos, lo que orilla al concesionario a comprar más refacciones e insumos para el mantenimiento de los autobuses, lo que es punto de presión para que el concesionario pretenda aumentar el costo del pasaje, situación que, de llegar a autorizarse por parte del municipio, provocará que el usuario termine sufriendo las consecuencias pues el aumento lo afectará a él, ya que hay que recordar que el Sistema no está subsidiado.

-La relajada exigencia y la falta de sanciones severas por parte de la autoridad municipal para que en la ciudad los conductores de vehículos particulares respeten los carriles exclusivos del Sistema y las paradas de los autobuses de ruta convencional pues es común que los particulares se estacionen en esos sitios, generando el retraso en el Sistema al subir y bajar pasajeros, aunado a la generación de tráfico y accidentes.

En relación a los concesionarios

-Se deben mejorar las condiciones laborales de los choferes de ruta alimentadora pues las extenuantes jornadas de trabajo no permiten su pleno desempeño, lo que se traduce en una tasa de accidentes, aunque no comparada con la que existía antes de entrar en funcionamiento el sistema pero que se siguen generando, aunque muchos de los incidentes, según expresaron en las entrevistas los gerentes de las empresas concesionarias, suceden porque el conductor del vehículo particular invade de manera arbitraria los carriles destinados exclusivamente para el Sistema. Las condiciones laborales finalmente repercuten en la prestación del servicio, pues no es igual el desempeño que tiene un conductor que ha dormido ocho horas a uno que sólo ha dormido cuatro, la diferencia en el rendimiento y trato al usuario resulta evidente pues el conductor de ruta convencional está sometido a mayor estrés, mayores sanciones y menor sueldo que un chofer de autobús articulado, y, a pesar de que los concesionarios establecen que la justificación de las mejores condiciones laborales que goza un chofer de autobús articulado son porque maneja un vehículo de cuatro millones de pesos, en comparación al conductor de ruta convencional, y además es responsable de alrededor de 160 personas que transporta, en contraposición a 60 que transporta el conductor de ruta convencional; no eximen a los concesionarios de generar mejores condiciones laborales de dichos conductores pues son un engranaje clave en el funcionamiento del Sistema.

-Podemos concluir también que el gremio que conforman las empresas encargadas del Sistema Integrado de Transporte-Optibús sí constituyen un oligopolio, en estricto sentido, pues el *Reglamento de Transporte Municipal de*

León, Guanajuato permite que en el caso de otorgarse nuevas concesiones se les de preferencia a los concesionarios, por lo que la empresa que no forme parte del gremio difícilmente tendrá acceso a una concesión. Controlan el transporte público en León pues resulta un bastante rentable con una ganancia neta entre el 8% y 10%. Dicha situación no ha sido totalmente negativa pues las 19 empresas concesionarias que administran el Sistema han podido acoplarse y organizarse y así le han dado seguimiento a esta política pública, siempre supervisados por el municipio, a través de la Dirección General de Movilidad, aunque con la apertura a empresas que no fueran locales y que, en consecuencia, no pertenezcan al gremio, se podría aportar mejor calidad y probablemente la disminución en el costo del servicio, aunque hasta el momento no se ha hecho pública la intención de empresas nacionales o transnacionales interesadas en invertir en el Sistema Integrado de Transporte-Optibús y que sea factor para la modificación por parte del gobierno municipal del marco jurídico a efecto de permitir su participación.

En relación al usuario:

-Los usuarios deben entender que el Sistema Integrado de Transporte tiene un régimen masivo y que no contarán con las mismas comodidades que en el servicio de un vehículo particular.

-Reflexionando lo anterior, el usuario puede sacar máximo provecho del Sistema al tomar en cuenta que, en el peor de los casos, puede existir un retraso que va de 2 a 5 minutos, el cual es un lapso tolerable, o habrá casos en los que deberá esperar un segundo autobús a efecto de no ir aglomerado en las unidades de transporte, factores que debe contemplar como usuario del servicio, y que con ello no perciba que el Sistema es deficiente pues un usuario que sabe organizar su

tiempo puede atender dicho retraso o las aglomeraciones y, como se plasmó en el tercer capítulo de este trabajo de la encuesta que se realizó, la mayoría de los usuarios esperan el segundo autobús articulado para subirse, en ese aspecto es un hecho que el pasajero ya vislumbra este fenómeno con lo cual si acude con tiempo al Sistema Integrado de Transporte la experiencia en el mismo será más agradable y eficiente, pero si el usuario no es organizado, siempre va retrasado y no invierte el tiempo necesario, saturará el Sistema, afectando de manera directa a otros usuarios y, que incluso, podría generar accidentes, los más usuales son las lesiones provocadas al momento de cerrarse las puertas del autobús articulado, pues éstas son automáticas y los conductores no las controlan. Aunque se debe resaltar que lo anterior, es uno de los principales retos del SIT, esto es, que los usuarios no tengan que esperar un segundo autobús para ir cómodos y seguros en su recorrido.

-Por otra parte, hay que indicar que corresponde también al usuario el cuidado y uso adecuado tanto de las centrales de transferencia, de los paraderos y de los autobuses, a efecto de evitar actos de vandalismo, los cuales, desgraciadamente, se siguen presentando, provocando el desvío de recursos por parte del concesionario para la reparación de estos, situación que termina pagando el usuario dándole motivos a la empresa prestadora del servicio para que aumente la tarifa del pasaje.

-Según lo manifestado en las entrevistas por los gerentes operativos de las empresas concesionarias, se siguen dando los casos de usuarios que ingresan de manera ilegal al Sistema pues no pagan su pasaje, saltan los puestos de control, cosa que repercute al Sistema porque hay menores ingresos a los concesionarios

y, en consecuencia, decrece el servicio al no allegarse de todos los recursos económicos necesarios que pueden mantenerlo eficiente.

Con el análisis de lo anterior podemos establecer que la interacción de los factores antes mencionados genera una cadena de eventos negativos que es originada por cada uno de los actores del Sistema:

1.- Si el municipio no suministra la infraestructura debida, y los apoyos necesarios en la semaforización para la implementación del Sistema, ocasiona que el concesionario se retrase en la prestación del servicio, haciendo que éste sea deficiente en relación a los tiempos en que se tiene que desarrollar, provocando no sólo demora en el servicio, sino el incremento de los gastos al concesionario, quien tiene argumentos para exigir un aumento en el costo del pasaje, el cual finalmente terminará pagando el usuario.

2.- Un encarecimiento en los costos de los insumos a su vez no permite que el concesionario mejore las condiciones laborales de cierto tipo de conductores porque tiene que destinar la mayoría de los recursos a solventar las erogaciones que le genera una deficiente prestación del servicio, pues la empresa buscará siempre mantener el mismo margen de ganancia. Lo anterior provoca que, al no elevar las condiciones laborales, se generen más accidentes y en consecuencia que se paralice la prestación del servicio, lo que trae como consecuencia que se afecte nuevamente al usuario al no contar con un servicio eficiente.

3.- Si a ello le sumamos que existen usuarios que además de no pagar por el servicio lo destruyen, trae como resultado el incremento del costo del servicio pues, tanto el municipio como los concesionarios, destinan recursos para arreglar los daños ocasionados, recursos que podrían canalizarse al mejoramiento del

Sistema, generando con todo esto, a final de cuentas, que de manera directa e indirecta se encarezca y se brinde un servicio que no es óptimo.

Es por ello que es necesario indicar que, si se quiere que el servicio del Sistema Integrado de Transporte se vuelva más eficiente, se requiere que los tres actores que lo conforman analicen y resuelvan cada una de sus propias problemáticas para que esto funcione de manera óptima, por lo que los tres actores tendrán que trabajar de manera ardua y contundente ante su propia problemática, proponiendo mejoras cada uno desde su trinchera: el municipio desde su perspectiva institucional, proporcionando los elementos necesarios para que el Sistema crezca y se desarrolle, los concesionarios buscando siempre el mejor costo-beneficio social, tanto para los usuarios como para sus propios trabajadores, y los usuarios exigiendo servicios con calidad y sobre todo cuidando de ellos; dichos cambios en su momento costarán a los actores del Sistema pero al final se traducirán en beneficios positivos que se vislumbrarán a largo plazo y repercutirán tanto en la ciudadanía como en la administración pública, esos son los retos del Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León.

Esto aunado a que la visión de la administración pública municipal de León es continuar esta política pública, que fue diseñada para que pueda ampliarse a más etapas, y seguir funcionando por varias décadas para que sirva y sea sustento para una integración metropolitana con las ciudades de Silao de la Victoria, San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón, lo que conlleva una visualización del urbanismo en el Estado, con la cual, si se da impulso y seguimiento, puede resolver el problema del transporte público no sólo en el

municipio de León, sino en el resto de las administraciones municipales del Estado, estableciendo un modelo para que otros ayuntamientos lo adopten.

Para finalizar, debe expresarse que el municipio de la ciudad de León de los Aldama, al dar impulso a este tipo de políticas públicas, permite el progreso completo de la ciudad y sus habitantes pues se toma en cuenta al medio ambiente en su interacción con el ser humano, la calidad de vida de éste y su pleno desarrollo en los diferentes ámbitos de su existencia.

ANEXO I

ENTREVISTA NÚMERO UNO

Nombre: Jorge Moreno.

Escolaridad: Ingeniero industrial con un Posgrado en Ingeniería de tránsito y transporte.

Empresa en donde labora: "El Corporativo Transporta".

Cargo que desempeña: Coordinador de bases, anteriormente fungía como gerente de una base, actualmente son seis de las que se hace cargo.

Antigüedad en la empresa: Diez años, seis en el sistema de articulados y cuatro en el sistema de transporte.

T= Tesista

E= Entrevistado

T= 1.- ¿Desde tu perspectiva cómo definirías el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato?

E= Es un sistema tal cual, el nombre implica y resuelve muchas de las dudas del Sistema Integrado de Transporte, precisamente como hace la similitud a un árbol, es un tronco común donde normalmente confluye la mayoría de las rutas; a ese tronco, como les llamamos troncal, y toda la ramificación son los alimentadores auxiliares que les llamamos, que van de la colonia, llevan a un punto cercano al centro de la ciudad para que a su vez cruce por el centro el tronco o la troncal de los camiones articulados. Con esto estamos dividiendo la capacidad de un tradicional, es más o menos sobre de sesenta pasajeros, con el troncal podemos cargar hasta ciento ochenta pasajeros, haciendo casi cuatro veces a uno lo que correrían en las principales vialidades, lo que hace que tengamos menos unidades en esas vialidades, sustituyendo el camión tradicional por el vehículo articulado con capacidad hasta de ochenta pasajeros. Entonces, definirlo es un negocio donde todos salen beneficiados: el usuario, el municipio, incluso el particular que trae vehículo también sale beneficiado ya que no tiene tanta aglomeración de tránsito en las principales avenidas.

T= 2.- ¿Qué opinas del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato como política pública para resolver el problema de transporte?

E= Como política pública... precisamente eso es lo que el municipio nos debe otorgar, entre otros servicios: agua, luz, etcétera; también la forma de gobernar dentro de la ciudad, el sistema el avance por el que ha tenido tantos logros es que la Dirección de Movilidad, que es transporte del Estado en la mayoría de Entidades Federativas, las coordina el Estado y normalmente o usualmente lo hace desde la capital del Estado. En Guanajuato tenemos, si mal no recuerdo, cuatro municipios municipalizados por medio de movilidad o del transporte urbano, esto quiere decir que si bien le reporta el municipio al Estado, es independiente en este sentido ya que el municipio decide otorgar las licencias o decide otorgar las concesiones y no es necesario ir a Guanajuato capital para gestionarlas, eso es lo que da ventaja y como política, como comentas en cuestión de apoyo o seguridad para podernos desplazar dentro de la ciudad, creo que lo mejor que puede ocurrir es que esté municipalizada la Dirección de Tránsito y de Transporte, en este caso para poder resolver inmediatamente y a corto plazo los problemas de movilidad o de transporte urbano, para que evitar intermediarios, bueno, así lo tenemos con los taxis, el taxi es del Estado y no le alcanza los

brazos al Estado como para ir al último municipio del estado y tratar de corregir o exigirle que cumpla con lo que se obligó para darle la concesión. ¿A qué me refiero con esto? Que si en algunos estados el transporte no está municipalizado tienen que ir dependencias del Estado a esos municipios y asegurarse de lo que ofrecieron los concesionarios, pudieron haber ofrecido para que les otorgaran una concesión, licitaron en su momento vehículos con aire acondicionado quizás, o vehículos con capacidad para cien pasajeros, o vehículos de doce metros, etcétera, y lo que se hace es tener que ir a verificar que estén cumpliendo con lo que ofreció el concesionario cuando licitó. No le alcanzan los brazos al Estado para ir a revisar todos los días, en cambio cuando está municipalizado no revisan todos los días, todos los horarios y en todos los servicios.

T= 3.- ¿Consideras que ha existido evolución, en dicha política pública, desde su implementación?

E= Sí ha evolucionado, ha evolucionado bastante y hacer un traje a la medida como lo ha hecho León ha costado mucho trabajo, sí implica la voluntad de Municipio, de Gobierno, de concesionarios, capitalistas, inversionistas y de los usuarios; solamente se pudieron dar con la voluntad de los tres elementos y la evolución ha ido conforme a las necesidades del municipio, conforme las necesidades de León; sus orígenes había todavía muchas rutas, que les llamamos remanentes, esas rutas su origen es cruzando la ciudad, el destino hasta el otro extremo de la ciudad; otro tipo de ruta es el que está en la periferia, pero todavía no estaban integradas, ahora ya las tenemos integradas y han disminuido ese tipo de rutas remanentes; ahora ya las integramos al auxiliar, al troncal; cada una cumple funciones diferentes. La ruta troncal está próxima a la zona centro de la ciudad y el crecimiento en las etapas como se ha ido evolucionando de integrar más rutas remanentes al sistema, ahora ya tenemos en esta última etapa que acabamos de comenzar en enero, es el equilibrio para todas las empresas respecto a los ingresos; anteriormente la ruta que tuviera mejor afluencia de pasajeros obviamente era la que más ganaba y la que más gastaba pues es la ruta que va a la periferia de la ciudad, donde normalmente no hay servicios, incluso ni de drenaje, ni de luz, agua, etcétera, y nosotros sí teníamos que llegar a esas colonias porque estaban dentro de la concesión, entonces esto nos hace gastar más porque es más deterioro en comparación con otras empresas que sus recorridos pisan suelos pavimentados y alumbrados, hay menor vandalismo, entonces, ahora con esto, ya todo lo que recogemos en dinero se reparte equitativamente a todos los concesionarios, a todas las empresas, a todas las rutas. Ya son kilómetros pagados en la manera como estamos trabajando y la siguiente etapa que es ahora integrar más rutas troncales viene en próximos meses, no más de ocho meses y es otra evolución, es otro incentivo más para darle a la ciudadanía y obviamente te vuelvo a repetir, con la voluntad de las tres partes.

T= 4.- Desde la perspectiva de la empresa para la que laboras, ¿Qué impacto ha tenido el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato?

E= Hay obviamente a quien no le beneficiamos, quien no sale beneficiado directamente. Normalmente vamos a tener respuestas negativas; sin embargo a la ciudad le ha traído varios beneficios ya que puede encontrar un trabajo acorde a

su capacidad y a su gusto y no tanto por necesidad; es decir, si yo vivo en la zona norte de la ciudad y quiero encontrar un trabajo en la zona sureste u oeste no había unidades para desplazarnos o la forma que tenía que ser era con transbordo pero pagando, esto hacía que en mi recorrido se incrementara el tiempo en dos horas y que también ese costo fuera dos o tres veces más, haciendo más o menos sobre el cincuenta por ciento del ingreso diario solamente en transporte público urbano; ahora con esto te puedes desplazar desde un punto, desde tu domicilio, transbordar donde sea posible: las casetas donde tenemos jaulas para transferencia y desplazarte al otro extremo de la ciudad con el mismo pasaje disminuye tu tiempo de recorrido y disminuye bastante, te puedo decir que hasta un sesenta por ciento el costo del pasaje por esos transbordos. Te vuelvo a repetir, anteriormente tenías que tomar tres pasajes, ahora con uno es suficiente trasbordando y no tienes que pagar, esos son los beneficios dentro de la ciudad: se ha visto disminución, hemos estado trabajado todavía en las avenidas, el respeto a los vehículo articulados, también al transporte urbano tradicional, de tal manera que el vehículo particular hace menos congestionamiento provocando que la unidad de transporte masivo sea más rápida y tengas menor tiempo de desplazamiento al destino al otro extremo de la ciudad.

T= 5.- ¿Lo anterior repercute en una cultura ambiental?

E= Completamente, estás hablando de esas emisiones, desafortunadamente en México traemos la cultura de Estados Unidos y en un momento todos lo estamos copiando. Algunas son cosas positivas, otras cosas que copiamos son cosas negativas, en este caso creado por la necesidad del usuario, en el uso de vehículo, también creado por la ineficiencia del concesionario, de no pasar a tiempo, de no cumplir con sus horarios hacía que buscaras otro medio, otra forma de transporte y actualmente lo puedes ver, que normalmente un vehículo particular trae máximo dos pasajeros, en un vehículo de emisiones muy parecidas a las del transporte urbano; sin embargo, un transporte urbano masivo carga sesenta, setenta pasajeros en comparación con uno, entonces, la contaminación, incluso el diesel que nosotros ocupamos diesel es más fácil de descomponer, de sintetizar por las plantas a diferencia de las emisiones contaminantes de la gasolina, entonces pudiera decirse que son dos vehículos, tres máximo a una unidad de transporte urbano para equiparar las emisiones contaminantes; pero sin embargo en los vehículos particulares traen máximo trasladando seis pasajeros y en el transporte masivo estamos hablando de setenta. Las ciudades europeas, principalmente Holanda, que ha puesto este tipo de transporte donde el mismo particular permite la velocidad constante: el transporte masivo; se trasladan a las terminales y en las terminales dejan sus vehículos, dejan sus bicicletas, vehículos particulares y ahí toman el autobús o el ferri para llevarlos a su destino y obviamente son las emisiones contaminantes muy bajas.

T= 6.- ¿Tienes conocimiento de otros ejemplos de sistemas integrados de transporte en el mundo?

E= Sí, sistemas integrados de transporte conozco solamente dos que son en Colombia y en Curitiba, tal cual integrados de transporte; los otros son, solamente le llaman corredores, el BRT es Bus Rápido, Transit por sus siglas y precisamente es correr sobre llantas, o unidades, o aditamentos de caucho, y ya

no poner las vías como son los trenes; esto permite poderte desplazar en cualquier avenida con este sistema BRT. Entonces el sistema BRT, te digo que son corredores, lo tiene México, D.F. lo tiene Guadalajara pero no son integrados de transporte; integrado, te lo digo, es la similitud con los árboles: el árbol tiene su tronco común y las ramas son las que alimentan, entonces al llegar a una rama a su tronco ahí descienden los pasajeros y toman una línea que va por la línea troncal, de ahí viene el nombre la línea troncal, entonces esto sí nos hacer ser más efectivos y, aunque no tenemos la misma cantidad de vehículos como los tiene Colombia o como los tiene Brasil, sí te puedo decir que somos más eficientes que ellos, hemos aprendido y tuvimos que jugar a lo que el Municipio requería, a lo que la ciudadanía requería entonces de nuestros servicios que damos.

T= 7.- ¿Consideras al transporte en la ciudad de León como una versión mejorada en relación con los sistemas que conoces?

E= Sí, es una versión mejorada. Los gerentes que somos responsables de las cuatro empresas articuladas que es: Red Ómnibus Norte, Oriente, Poniente e Integral, son cuatro empresas; cuatro empresas integradas a su vez por los doce permisionarios que existimos en León.

Los gerentes jugamos un papel importante en esta forma de trabajar ya que la competencia interna nos ha hecho ser equipo y esto ha dado pie que, aún en los inicios, pudiéramos mejorar inclusive el servicio que tiene Colombia, ellos ya teniendo treinta años de experiencia, nosotros lo logramos en dos años, tan es así que logramos el premio BRT de Nueva York en 2011, lo otorgaron por ser una empresa considerada competitiva y mejorando la calidad de los servicios; no tenemos tantos vehículos como los tiene Colombia, que está subsidiado, no tenemos tanto vehículos como tiene Curitiba, que también está subsidiado, en León no está subsidiado, en León todo el capital es del inversionista, del permisionario y con buenos estándares

Aún a pesar de que a los vehículos particulares aún se les da preferencia en las vialidades por parte de la Dirección de Tránsito, por parte del municipio, donde prefieren afectar a transporte urbano que afectar al particular; ¿a qué me refiero con esto? de que si hay un semáforo que le pudiera dar preferencia al transporte masivo, decide no cambiarlo para no afectar el tránsito de los particulares, entonces esa es la desventaja que tenemos con el transporte particular.

T= 8.- ¿Cuál es la mayor virtud del Sistema Integrado de Transporte en la ciudad de León, Guanajuato?

E= La mayor virtud es la participación de los concesionarios, es lo que se ha hecho pues, porque hemos hecho muchas inversiones, hemos trabajado con muchas inversiones, hemos procurado optimizar los recursos de tal manera que podamos sustentarlos con la tarifa. Es decir, tú para vender un kilo de pastel necesitas varios ingredientes, y en la medida del ingrediente que lo sustituyas y lo hagas más económico, el kilo de pastel lo vas a poder vender más barato obteniendo mayor utilidad; en este mismo sentido, eso es lo que hemos hecho, hemos aprendido nuestros costos, nuestro gastos los tuvimos que bajar de tal manera que no tuviéramos que incrementar el pasaje. Nuestra tarifa promedio en León es de \$7.30, no de \$9 como el caso del que paga en efectivo, si me pagas por adelantado te cobro siete treinta, el estudiante se le respeta a tres cincuenta y

a las personas usuarios de la tercera edad no les cobramos el pasaje, ni discapacitados, entonces una tarifa de \$7.30 es muy por debajo de la tarifa en el mercado que anda sobre de \$8. Entonces esa virtud del concesionario es lo que ha hecho el éxito para poder mantener y poder seguir avanzando con tecnología de punta porque además seguimos comprando unidades.

T= 9.- ¿Cuál sería el mayor defecto o debilidad del Sistema Integrado de Transporte en la ciudad de León?

E= La infraestructura vial, esto sí es un defecto, nos pega bastante, esta debilidad es la que tenemos algunos todavía, algunos particulares todavía que no nos respetan el carril exclusivo y el carril de baja velocidad para el transporte urbano tradicional; las paradas que lo utilizan porque “no me tardo y voy a la farmacia”, eso nos obstaculiza y hace que seamos ineficientes, nosotros salimos todos los días y no con la intención de causar accidentes y los accidentes que tenemos, no todos obviamente, pero sí en un noventa, es por la circulación vial y en el carril de baja que es por donde estamos nosotros obligados a circular, en el exclusivo a veces lo respetan y a veces no.

Otra debilidad muy fuerte, muy grande es que Tránsito Municipal no nos habilita los semáforos, si nos habilitara los semáforos, lograríamos velocidades más altas, no quiere decir que una velocidad más alta conlleve riesgo, esto quiere decir que nuestra velocidad promedio pudiéramos incrementarla más menos sobre treinta kilómetros por hora.

T= 10.- Actualmente, ¿cuál es la velocidad promedio de los autobuses articulados?

E= Sobre veinte o dieciocho kilómetros por hora del punto A hacia el punto B, es lo que hacemos, algunos tramos alcanzamos sesenta kilómetros por hora, cincuenta kilómetros por hora hasta setenta, esto lo alcanzamos precisamente cuando nos permiten alcanzar estas velocidades, siempre y cuando dos cuadas atrás, tres cuadas atrás no nos paró un semáforo, entonces caminando tú haces un promedio alrededor de tres kilómetros en una hora, corriendo, el corredor que no es maratonista, hace sobre siete kilómetros por hora, en bicicleta es de quince kilómetros por hora, en vehículo particular es de treinta kilómetros por hora, en vehículo de transporte urbano es de veinte kilómetros por hora. Si lográramos treinta kilómetros por hora, estaríamos hablando de un recorrido que mejoraría hasta en un cuarenta, cuarenta y cinco por ciento, obviamente todo lo que eso conlleva: menor desgaste de llantas, menor tiempo de la unidad, frenos, combustible, cansancio del operador, miles de beneficios. Y es tan sencillo porque León tiene un sistema de semaforización impresionante, muy parecido al que tiene Nueva York, al que tiene Los Ángeles, y, si tuvieras la oportunidad o si la ciudadanía tuviera la oportunidad de tener acceso al centro de semaforización, es impresionante, existen lo que le llaman luz línea verde, donde se sincronizan todos los semáforos y puedes atravesar León, sobre una velocidad de ochenta kilómetros por hora. Esto es, se requiere esa voluntad, y que los semáforos nos impiden ahora alcanzar velocidades promedio,

T= 11.- Desde tu perspectiva, ¿cuál es la impresión que causa al usuario el Sistema Integrado de Transporte?, ¿Cuáles son las quejas más frecuentes?

E= No nos interesa escuchar los halagos porque eso va implícito en el pago, la persona que nos paga nueve pesos o siete pesos es lo mismo si la

llevamos sentada si la llevamos parada y es lo mismo si la llevamos con calidad o no la llevamos con calidad y es lo mismo si le hacemos diez minutos de recorrido o veinte minutos de recorrido pero la finalidad es de que el servicio está pagado y debemos de hacer lo mejor en cualquiera de los tres aspectos, llevarla con seguridad, llevarla en tiempo y forma, y obviamente comodidad, que tenga confort.

Afortunadamente o desafortunadamente en León, como en la mayoría de las ciudades del mundo, la gente se mueve a determinada hora, es decir, comienza sus labores a las ocho de la mañana y todos como una llave de agua salen en ese momento y obviamente se hace un embudo, entonces, a la ocho de la mañana, debemos de tener todas la unidades listas para poder trabajar, el usuario percibiría eso negativo cuando no llegue a su destino, cuando llega a su destino está satisfecho, cuando no es cuando tenemos las quejas y lo percibes sobre un sesenta por ciento o setenta por ciento, sin embargo, cuando van a otras ciudades se dan cuenta de que nuestro servicio es del cien por ciento y eso es lo que nos mantiene en un récord, en un estándar. Cuando nos visitan de otros Estados se dan cuenta del sistema que tenemos y de que no tienen que pagar nuevamente para poderse subir, para trasbordar a otra unidad, esto lo hace atractivo y hace que estemos en el equilibrio del servicio que se tiene en este Municipio, incluso en el mismo estado otro tipo de servicios, estamos hablando del caso Irapuato, caso San Francisco del Rincón, donde se dan cuenta pues de que la calidad del servicio que tenemos es diferente.

Un operador no te puede gritar a ti usuario, no debe y tú estás en derecho de demandarlo, de acusarlo de maltrato, incluso las demandas la mayoría de las veces proceden porque siempre se les da más credibilidad al usuario que al operador y esto son multas altas, esto ha hecho que nosotros tengamos que aceptar todas las críticas todos los reclamos y exijernos nosotros cada vez más a evitar este tipo de errores, estos errores nos pueden llevar a tener que pagar setecientos u ochocientos pesos en una sola exhibición, entonces esa percepción del usuario está algo complicada.

T= 12 En promedio, ¿cuánta gente se mueve a diario?

E= Seiscientos mil viajes en todo León es como los llamamos, es decir, de un destino a otro y más menos.

T=13 Entonces desde tu percepción ¿la queja más sobresaliente del usuario sería la no llegada a tiempo a su destino?

E= Maltrato al usuario es la principal queja que tenemos porque por servicio ya no, en el Servicio Integrado de Transporte de mil servicios perdemos uno, estamos muy altos en el sistema troncal, en el tradicional de cien servicios perdemos uno, es decir, al noventa y nueve por ciento cumplimos y en el troncal cumplimos al 99.9 por ciento, eso es en promedio en todo León, tenemos el estudio, tenemos la tecnología, vemos cuánta capacidad de vehículos, cuántas unidades requerimos para trasladar, esos estudios ya están bien medidos, bien plantados aunque la ciudadanía se mueve cada seis meses pero va a otro lugar, esa que va a otro lugar regresa al otro extremo de la ciudad, entonces se va moviendo la ciudad, pero como somos los mismos vehículos más menos, andamos sobre la misma movilidad, los mismos horarios que requieren esos servicios.

T= 14.- ¿Cuál es el horario del Sistema Integrado de Transporte?

E= Nosotros traemos de una colonia las unidades de color amarillo, les llamamos alimentadoras, tienen que estar a las cinco treinta de la mañana, llegar a la troncal seis de la mañana, el primer viaje sale a las cinco de la mañana y comienza a recoger gente a las cinco treinta en la periferia de la ciudad para llegar a la terminal a las seis de la mañana.

T=15. ¿Y el primer bus articulado de la terminal también sale a las seis de la mañana?

E= El primer bus de la terminal también sale a las cinco de la mañana para llevarte a tu periferia por cualquier motivo, a lo mejor hay una fábrica en la periferia y llegaría a las seis de la mañana, eso de los vehículos alimentadores y auxiliares que de la terminal se van al extremo de la ciudad y los que salen de terminal a terminal, que son las troncales, comenzamos el servicio a las cinco treinta y cinco de la mañana, es el primer servicio, eso es en la mañana, de tal manera de que si tú vives cerca de la terminal, tú llegas a las cinco treinta de la mañana caminando y ya te puedes ir a la otra terminal en el particular, si vives lejos de la terminal, o sea en la periferia, desde allá a las cinco treinta ya tenemos el servicio para que llegue a la terminal a las seis de la mañana, entonces tú puedes desplazarte como decidas, eso es en la mañana

En la noche el último que sale a la periferia de la ciudad es a las once de la noche, mandamos de una terminal a otra, el último dependiendo del tramo de recorrido; línea uno por poner un ejemplo de la base Norte a Delta hace treinta minutos. El último que sale de la terminal Norte es a las diez veinte y va avisando en todos los paraderos un letrero que dice que es el último y va pitando, de tal manera que, conforme va pasando por algún paradero que va cerrando, ya no hay otro acceso, ya nos les cobramos, ya no esperamos que vaya a pasar otro, y llegamos a la terminal Delta a las once de la noche, a las once de la noche sale el último urbano para llevarte a tu casa a la periferia, puede ser que tarde cuarenta o treinta minutos, y luego se regresa el operador vacío y termina a las doce de la noche.

T= 16. En hora pico y en hora no pico, ¿cuál es la frecuencia del autobús articulado?

E= En la mañana, te había comentado, toda la gente sale a trabajar y necesitamos trasladarla, entonces todo depende de cuánta gente se ocupe, si es una colonia nueva, si no hay mucho pasaje, pero mucho depende de la afluencia de pasajeros, es decir, en una hora contabilizamos mil pasajeros, depende mucho de la unidad, si le metemos pasajeros de veinticinco vamos a ocupar alrededor de cincuenta vehículos, veinticinco son cuatro al cien, ocupamos cuarenta vehículos con veinticinco pasajeros, si le metemos vehículos de cincuenta pasajeros veinte, sólo veinte vehículos, por eso te digo que en una hora contamos mil pasajeros, para poderlos llevar a todos le vamos a meter cincuenta a cada camión, esto nos hace que, para meterle cincuenta a cada camión, tenemos entonces nosotros veinte unidades en una hora, lo que significa que dividimos los sesenta minutos entre camiones, esto nos hace que entre la defensa delantera y la defensa trasera del vehículo articulado haya un espacio de tres minutos, como una cuerda imaginaria, cada tres minutos sacamos el vehículo para poder cumplir con mil pasajeros en capacidad de cincuenta pasajeros por unidad.

Si le metemos cien pasajeros, entonces ya no ocupamos los veinte, ocupamos diez y nuestra cuerda se hace de seis minutos, la máxima que tenemos, lo más bajo que tenemos en nuestras rutas es de dos minutos cargando ochenta pasajeros, entonces lo que es el tope, de hecho ya vamos en el tipo, un semáforo se nos empareja, ustedes muchas veces en la mañana ven que van juntas tres unidades, cuatro unidades, porque un semáforo nos lo hizo, un semáforo su fase la tiene más menos sobre sesenta de verde, cuarenta de rojo y tres segundos de ámbar sobre cien segundos, minuto y medio es la fase de los semáforos. Algunos tardan más, otros tardan menos, dependiendo del tráfico que se halle, que existe en ese momento. Pero esa es la forma como determinamos el intervalo entre la defensa trasera y la defensa delantera del vehículo.

T= 17. ¿Esas medidas ya están tomadas del Reglamento de Transporte Municipal?

E= Sí

T= 18. ¿Alguna vez les han solicitado la modificación de alguna ruta?

E= Sí, precisamente por la falta de usuarios. A las doce del día las señoras van por las tortillas, van por los niños, entonces ahí es cuando abrimos el intervalo y es cuando descansamos y después en la noche lo volvemos a cerrar, que es cuando la gente sale de trabajar. Sí, el motivo es un poco el gasto de mantenimiento.

T=19. ¿Cada cuánto se les realizan las evaluaciones respecto de la prestación del servicio?

E= Nos las hacen cada seis meses, obligados por la Dirección de Movilidad, porque así está en el acuerdo tarifario: cuánto me vas a pagar para yo ser solvente con la ruta concesionada, esto quiere decir que me obligan a meter llantas en buenas condiciones, asientos en buenas condiciones, cristales en buenas condiciones y obviamente, más aún, operadores en buenas condiciones, esto es, te digo, es un acuerdo tarifario, entonces nos revisan cada seis meses la infraestructura mecánica y la infraestructura de operación también es cada seis meses, y en lo que se refiere al operador prestación de servicios cada mes nos lo están revisando.

T= 20. ¿Cada mes les realizan práctica de exámenes médicos?

E.= Sí, examen antidoping.

T=21 ¿Quién se los hace?

E= La Dirección de Movilidad, ellos traen sus reactivos, me preguntan cuántos operadores tengo trabajando con todo y su nombre. Para que tú puedas trabajar en una unidad de transporte público masivo urbano necesitas un permiso especial, a esto le llamamos nosotros Tarjetón, esto independiente de la licencia, la licencia te permite conducir en una vialidad y traer pasajeros de carga y el Tarjetón nos certifica que le vas a dar un buen trato al usuario, tienes que cumplir con estos dos requisitos, y ahora se incrementó el tercero, es la Tarjeta de Inspección Médica, esta Tarjeta de Inspección Médica nos la renuevan cada mes, el Municipio es el que viene, me pide el permiso para transitar en vialidad, me pide el permiso que es el Tarjetón para transportar usuarios y posteriormente me hace la revisión médica, la revisión médica es principalmente el no consumo de drogas.

Hacen los reactivos, me piden cuántos operadores andan trabajando y a todos se los hacen, si algún operador por algún motivo se va o no se hace el

examen le retiran la licencia, el Tarjetón también se lo retiran, se lo congelan y no puede trabajar ese operador hasta que se haga su examen, esto es cada mes.

T= 21 ¿Cuál es la antigüedad de los buses articulados y de qué tamaño es la flota de tu empresa?

E= La concesión se licitó por quince años en un periodo de diez y una revisión exhaustiva los siguientes cinco años, entonces la ley me permite tener quince años, pero una flota con quince años me genera mucho gasto y a mí, concesionario, no me conviene, entonces nosotros más o menos de ocho a diez años, esto hace que tengamos menor costo en la reparación; nuestra flota es de ochocientos, ochocientos vehículos de transporte urbano, en el Corporativo Transporta, en la empresa donde yo estoy que es la Empresa Centro Garita particularmente tiene doscientos cincuenta vehículos. En la empresa que yo directamente coordino son ochenta vehículos; soy responsable de otros seis, mas, menos vehículos pero en ese sentido sería lo de la Línea Centro Garita doscientos cincuenta camiones y la flota base Norte es de ochenta vehículos

T=22 ¿Ha existido afectación al servicio por más de tres horas? ¿ha habido algún motivo por el que ustedes tengan que suspender?

E= No, en los diez años que yo llevo no hemos suspendido el servicio. Bueno lo suspendimos en dos ocasiones, cuando ganó León y la final, fue cuando lo suspendimos por hora y media, nada más es lo que hemos suspendido y el sistema troncal, porque ni en el desfile lo hemos suspendido, damos el servicio como transporte tradicional y para algunos articulados cortamos la troncal, pero no por cuestiones políticas, huelgas o exigir incremento tarifario. Los diez años que llevo aquí nunca ha sido necesario.

T=22 ¿Qué tipo de incidentes ha generado el que haya sido demandada la empresa, en relación a la prestación de servicio?

E= Principalmente, lo que nos genera litigio fuera de lo normal, de lo común, son los accidentes, lo tradicional. Algún accidente fatal, ese nos penaliza la ruta y otra da el servicio, es decir si tenemos una cierta cantidad de fallecimientos, de atropellamientos fatales, dos o tres no recuerdo, de una misma empresa nos penaliza y después de acumular esos tres accidentes nos penalizan por una semana, la ruta que participó en el accidente, aunque haya sido nada más una unidad la que penaliza, y otra empresa del mismo municipio da esos servicios.

El otro tipo de penalizaciones es en la noche, cuando no damos los últimos servicios, los que te comentaba a las once de la noche, después de tres reincidencias ya hay un acta administrativa, un acta judicial, entonces nos obliga a resarcir el daño, en este caso sólo tenemos que pagar al municipio y a los usuarios los servicios que no dimos, pero eso normalmente son los de litigio y problemas con el Municipio nada más. Sería principalmente de accidentes y por no dar servicios pero eso es esporádico.

T=23. ¿La principal infracción que hace el municipio, será por no dar servicio?

E= Sí, un servicio que no demos es la principal, un servicio que no demos nos cuesta cuatrocientos pesos. Nosotros damos setecientos servicios diarios, al mes damos dieciocho mil servicios, de esos dieciocho mil servicios, ciento ochenta no doy servicios, que es el uno por ciento, son ciento ochenta. Así como te lo digo,

el diez por ciento por mil ochocientos servicios, ciento ochenta servicios no doy, me pegan, estoy hablando de cuatro servicios diarios y es folio directo.

T=24. ¿Han despedido conductores? en promedio, ¿cuántos al año y por qué motivo?

E= Es un trabajo muy pesado, muy muy pesado este trabajo, le damos la vuelta en un año, es decir, ochocientos operadores contratamos y ochocientos operadores se nos van en un año, pero un sesenta, setenta por ciento de operadores que se van.

T=25 ¿En promedio cuántas horas son de trabajo?

E=Son diez horas de trabajo, pero el problema es que comienzan a las cinco de la mañana y se van a las once de la noche, aunque en el día tienen un periodo de descanso de base, tres horas, cuatro horas, pero es muy pesado este trabajo, somos los primeros que nos levantamos y los últimos que nos acostamos, entonces eso es lo que hace que haya mucha rotación de personal, te digo, más menos sobre el sesenta por ciento de rotación de personal, si me preguntas que al año cuántos se van, pues se nos van cuatrocientos, quinientos, operadores al año y contratamos quinientos operadores al año

T= 26 ¿Cuál sería el promedio de tiempo que dura un operador?

E= En promedio duran siete meses, eso es lo que duran

T=27 ¿Cómo ha sido su relación con la anterior administración y con la nueva administración, es decir, hubo cambio en el proyecto?

E= No, definitivamente esto es político y nos tenemos que adaptar a lo que venga, si el cristo que viene trae barba, también nosotros nos tenemos que poner barba, si el cristo que viene es moreno, nos adaptamos al que pongan, entonces, cada uno trae su forma de trabajar, su forma de operar, cada una de las administraciones. Sí había una tendencia más estable con el mismo partido que estuvo los tres periodos anteriores, con el actual sí ha habido cambios pero no radicales y si hay se cobran las rencillas, se cobran los malos tratos o se cobran el seguimiento a un partido político o la lealtad a un partido político tienen sus consecuencias y nos los cobran, entonces tenemos que adaptarnos

T=28 ¿Entonces sí hay variación?

E.- Sí hay variación, no de forma.

T=29 ¿Un ejemplo de cambio?

E= Hay que cuidar el medio ambiente y parte de los gobiernos, no me preocupo lo que le vaya a dejar sino lo que estoy dejando en este momento y es tan sencillo como tirar dinero, gastar dinero, tan sencillo como eso. El partido anterior quería que los buses articulados fueran verdes y ahora quisieron que fueran blancos, entonces ahora hay que gastar mucho dinero en pintar una unidad y dar los colores que requieran

T=30. ¿Y eso lo pagaron ustedes?

E.-Sí, lo pagó la empresa, nosotros no estamos subsidiados mas que los paraderos, pagamos una renta por usar los paraderos, se la pagamos al municipio y pagamos una renta anual por la concesión que nos dieron va dentro obviamente del negocio. Pero la publicidad es del municipio, nos lo presta pero no tenemos ni un peso de la publicidad, eso el Municipio lo coordina, no hay egreso, no eroga un peso el municipio para lo operación del transporte urbano incluso los

inspectores que tienen deben de salir de las infracciones que pagan los conductores.

T=31 Y entonces, en ese sentido, ¿cuál es el proceso para que la tarifa se incremente o baje?

E=Te vuelvo a repetir, te comenté, tengo un pastel, si te subieron el kilo de azúcar tienes que subir el kilo de pastel entonces. Hay una utilidad sobre del siete al ocho por ciento y esa utilidad es la que nos tenemos que estar peleando constantemente, nos autorizaron muy poco el incremento, pero sí, el costo del diesel es muy alto y, al subir el diesel, obviamente se vienen en cascada todo lo que incrementan los otros accesorios y eso es lo que nos estamos peleando, nos han aumentado la tarifa cada cuatro años.

T=32 ¿Con esta administración han tenido aumento en la tarifa?

E= Tuvimos uno, de hecho, fue parte del acuerdo tarifario articulado, hay que aceptarlo este acuerdo tarifario, no era lo que se esperaba. Nuestra tarifa promedio era sobre seis noventa, llegamos a siete treinta, siete veinte estamos hablando de cuarenta centavos de incremento. Si lo haces en porcentaje, no es mas de ocho o nueve por ciento. Nos obligaron a que los discapacitados y los de la tercera edad no pagaran.

T=33 ¿Entonces sí es un giro rentable el transporte?

E=Definitivamente, es un negocio que no recibes crédito, pago de contado, incluso pago por adelantado, es un negocio con una rentabilidad, te vuelvo a repetir, del ocho al diez por ciento, más lo que podamos ahorrar nosotros al interior.

T=34 ¿Ustedes perciben la ganancia de manera diaria?

E= Diario hay ganancias, si yo tengo cuenta sanas, donde no tengo créditos, pago y yo recibo y me queda mi diez por ciento, este negocio todos los días estamos gastando, comprando, pero estoy sacando mi utilidad.

T=35 ¿Cómo percibes el consorcio de las cuatro empresas, se puede considerar un oligopolio por el hecho de que sólo son cuatro empresas de sistema articulado?

E= En este caso es más variado, recuerda que el origen es un camión. Los taxis, la concesión es para el taxista y un taxista no puede tener dos concesiones de taxis, solamente una; aquí en las empresas por las dimensiones que se requieren y por el origen, no es posible tener uno a uno, entonces la concesión se la dan a una agrupación civil, entonces esa agrupación, estamos hablando que en León son mil seiscientos camiones divididos en doce empresas, tú hijo de vecino es muy complicado que entres a mi gremio, o sea de que te venda una concesión es muy complicado, porque ya hay quien quiere comprarlo, cuando no haya quien quiera comprar, entonces sí entras tú y, obviamente no es negocio pues vas a perder.

Se compran entre ellos las acciones, no concesiones, la concesión es para las sociedad civil y la acción es la división de esos servicios, para que me entiendas, una ruta de dieciocho camiones y son veinte socios, entonces hay quien va a ser dueño de una tercera parte de una, o de otra, dependiendo lo que aportado, es decir, el municipio dice, vamos a concesionar una ruta de veinte camiones, dieciocho camiones, ganaste tú esa licitación y ya te dieron la ruta; ahora pues somos dieciocho, somos veinte permisionarios y necesitamos

camiones, ¿quién le entra?, “no pues yo no tengo dinero”, “yo sólo tengo cien mil pesos”, entonces yo nada más apporto cien mil pesos para comprar un camión de un millón de pesos, hay quien tiene tres millones de pesos, dice, “pues yo compro tres” y como nadie tiene capital suficiente “bueno pues tú te quedas con tres camiones”, que son tres acciones de una concesión de una ruta, así es como se mueve, entonces, cuando ese que compró tres acciones o tres camiones, ya decide vender uno, pues el vecino ya tomó dinero, entonces ya compró esa concesión pero alguien de afuera está muy complicado que se meta, el tipo de concesiones viene de un formato federal, ese formato federal es como se hace la licitación, ya sea municipalizada o federal.

T=36 ¿Cuál es el futuro que visualizas en el Sistema Integrado de Transporte? ¿Cuánto tiempo crees que dure esta política pública?

E= Eso va a ser cosa permanente, bueno, estás viendo que ahora hay que meter socios para la reforma energética, y lo hicieron en su momento para la telefonía y el municipio no tiene la capacidad ni los elementos ni humanos ni técnicos para lograr dar el servicio que se requiere, entonces no lo va a lograr.

Lo que visualizo es que esto va continuar con mejoras y sí esperaría avenidas exclusivas para el transporte troncal, más vehículos troncales articulados, comodidad y sí me imagino una ciudad limpia, una ciudad con poco smog y las calles limpias, avenidas grandes con mucha vegetación, eso es lo que yo veo, así como una ciudad de las maquetas, así es como lo visualizo, como un ordenamiento vial sería la palabra, un ordenamiento de usuarios, un ordenamiento en las calles y obviamente un ordenamiento en las finanzas de los concesionarios.

Sí lo veo muy a futuro, es lo mejor que podemos tener, es lo que veo porque otro tipo de sistema, conocido hasta ahora, es por rieles y cuesta mucho poner rieles para la forma del BRT. El sistema BRT permite adicionar kilómetros o quitar kilómetros, modificar rutas, esa es la ventaja que tiene el BRT en comparación de otro tipo de transporte. Sí hay mucho futuro y obviamente mucho por qué trabajar. Lo que se visualiza es el ordenamiento vial para articulado, no tanto para particular, y sí mucho uso de bicicleta, sí mucho respeto al peatón, mucho respeto a las bicicletas y lotes grandes de estacionamiento, tanto para bicicletas como para particulares, y que se desplacen dándole preferencia al transporte masivo.

T= 37 ¿Una propuesta para mejorarlo?

E= Son la semaforización, eso no tiene gran costo, mueves muy rápido la ciudad, tú te has dado cuenta de que te paras en un semáforo llegas a otro y te tocó rojo y llegas al otro y te tocó otra vez rojo, entonces esa política sí implementaría mover a la ciudad, y lo segundo ordenar al particular una campaña de conciencia desde la escuela, desde la primaria, secundaria, etcétera; darle la importancia y la preferencia que debe de tener el transporte masivo por la cantidad de personas que trasladamos y el tipo de personal, el tipo de operadores que traemos, entonces en ese sentido en mi estaría cambiarla y buscaría la manera de cambiar.

T= 38 ¿Eres usuario del Sistema Integrado de Transporte de León? ¿Con que frecuencia?

E=Sí, diario, yo tengo aquí mi vehículo de la empresa con el que me desplazo para mi trabajo, para hacer más rápidos mis recorridos, pero de tu casa

aquí a mi trabajo yo llego en camión y sí, precisamente, lo uso de diario, para mí sábados y domingos sí utilizo el transporte particular y cuando venga a trabajar utilizo el transporte urbano.

ENTREVISTA NÚMERO DOS

Nombre: Francisco Martínez García,

Edad: 44 años,

Escolaridad: Preparatoria,

Empresa en donde labora: Empresa RED OPTIBÚS PONIENTE.

Cargo que desempeña: Gerente Operativo, dos meses atrás se encargaba de toda la administración de la empresa, tanto en mantenimiento como en lo operativo.

Antigüedad en la empresa: Cuatro años.

T= Tesista

E= Entrevistado

T= 1. ¿Cómo definirías el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León?

E= Hasta el mismo nombre lo dice: integrado de transporte. Mucho se obtiene de este sistema para beneficio del usuario integrándolo para que con un sólo pasaje puedas hacer dos o tres viajes, no un solo viaje a tu destino, por eso se le llama sistema integrado de transporte.

T= 2. ¿Tú qué opinas del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad León, Guanajuato, como una política pública?

E= Es muy bueno, todas las políticas que tengan el sistema así como se planeó, ellos lo ven: uno, para tener menos accidentes y tener menos vehículos en movimiento, y como te decía, ayudar a los usuarios para tener el traslado.

T=3. ¿Ha existido una evolución en el Sistema Integrado de Transporte como política pública?

E= Sí ha habido cambios porque día con día se están abriendo más campos de trabajo, porque nos faltan más etapas, ahora ya va en la tercera etapa y cuarta, se hablaba desde un principio (desde hace diez años que se empezó esto, ya casi van a ser once que se inició) que iban a ser seis etapas entonces ahorita vamos casi a la mitad y sí, por eso te digo que sí ha habido cambios, evolucionando poco a poquito pero ahí va.

T= 4. Desde la perspectiva de la empresa, ¿Cómo crees que ha impactado el Sistema Integrado de Transporte en la ciudad de León, Guanajuato?

E= Mira, ha impactado, ha sido una bomba porque somos, a nivel nacional, la primera ciudad que tiene el sistema integrado de transporte, podemos hablar de otras ciudades como México, Guadalajara o Monterrey, Puebla, Acapulco, Tamaulipas. Somos la única a nivel nacional que sí se apegó a lo que es el sistema integrado de transporte, conocido mundialmente como BRT.

T= 5. ¿Tienes conocimiento de algún otro ejemplo de sistemas integrados de transporte en el mundo?

E= Sí, está el de Colombia, el de Venezuela, está el de Curitiba, el de Alemania, están también en Francia e Inglaterra.

T= 6. Conforme a lo que conoces, ¿consideras que el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad León es una versión mejorada en relación a esos sistemas?

E= No, desgraciadamente no, nos falta mucho más porque en una de estas partes que te menciono, en los paraderos tú llegas en tu unidad, tienen en el paradero doctores, farmacias, supermercados y no necesitas viajar en tu unidad, aquí nos hace falta mucho, sí son paraderos donde haces el traslado entonces, pero no tenemos esa esa visión o esa infraestructura.

T=7 ¿Cuál sería la mayor virtud del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato?

E= El beneficio lo tiene la ciudadanía, es el beneficio de que día a día les estamos dando más opciones de viajes por un sólo pasaje, es el beneficio.

T= 8 ¿Cuál sería el mayor defecto o debilidad del Sistema Integrado de Transporte de León, Guanajuato?

E=- Que hay muchas evasiones, hay quien no paga, la falta de educación del usuario que no cuida unidades, que brinca paraderos. Si fuéramos más educados y tuviéramos una conciencia mejor, todo esto estaría mejor porque es para ellos, está más encaminado en beneficio del usuario.

T=9 ¿Qué factores crees que influyan para que el Sistema Integrado de Transporte no sea totalmente eficiente?

E= Muchas cosas vienen por medio de los conductores, yo recuerdo hace años en una de las capacitaciones de Metrobús de México, él nos decía, es que ustedes deben de hacer un tipo de acordeón perfecto, ni muy abierto ni muy cerrado, deben de saber coordinarse para que mejoren, desgraciadamente hay muchos conductores que no lo hacen y por eso los déficit de que pasan una, dos o tres orugas juntas, se abren los lapsos de tiempo y están las presiones con las gentes, es ese un factor principal: coordinación y otra concientización del conductor para hacer bien su trabajo.

T= 10. Desde tu perspectiva ¿cuál es la percepción del usuario?

E= Cuando todo le sale bien a uno, dice que excelente. El usuario toma un alimentador de su casa hacia una base de transferencia, la transferencia tiene que tomar otro alimentador, o el articulado si llega, y hace el enlace perfecto con el articulado para poder seguir su camino, es magnífico. Pero si llega y el articulado no está pasa tres, cuatro o cinco o seis minutos, para él ya se hicieron veinte, y es donde los usuarios no ven bien pero si todo les sale bien, como redondito, magnífico para ellos.

T= 11. ¿Cuál sería la mayor queja del usuario?

E= El déficit de unidades, que va llena, pero no es que vaya llena, es que es un sistema masivo incomprendido exactamente.

T=12. ¿Cómo funciona la estación de transferencia?

E= Como son programas ya establecidos, tanto por movilidad que se corrige como en el sistema, todo el servicio empieza a las 5:30 de la mañana y los camiones alimentadores empiezan más temprano, son los que pasan al usuario a las transferencias, y los articulados empiezan a mover en masa a la gente. El alimentador empieza como a las cuatro y media, cuatro cincuenta, y los diferentes destinos a las transferencias empiezan a las cinco. Prácticamente Delta es el que más temprano corre porque está mas lejos, ya todas las demás a las cinco cuarenta se empiezan a coordinar.

T=12 ¿Alguna vez les han solicitado la modificación de los horarios?

E= Sí, por la demanda del usuario, nos modifican los horarios. Tenemos un departamento que se encarga de hacer la planeación, se manda a la Dirección de Movilidad, que ellos tienen también su departamento de planeación, checan las nuevas programaciones y nos las dan a nosotros.

T=13. ¿Qué tan seguido es esa modificación?

E= Pueden ser cada seis meses o hasta un año

T=14. ¿Cada cuánto se realizan las evaluaciones respecto de la prestación de servicio?

E= Las evaluaciones se realizan seguido.

T=15. ¿Es mensual la evaluación?

E= Sí, sí, todos los reportes vienen mensuales.

T= 16. ¿Cuál es la antigüedad de las unidades que utilizan?

E= La antigüedad son de diez años, once años, los primeros del 2003 cuando empezamos, ya ahora hay unidades 2010. Se están renovando ya los 2003.

T=17. ¿De qué tamaño es la flota de tu empresa?

E= Mi empresa tiene diez unidades articuladas y ciento dieciocho unidades, alimentadoras.

T=18. ¿Cuál sería la zona que cubren?

E.= Lo que es el Poniente de la ciudad.

T=19. ¿Por cuánto tiempo es la concesión que tiene tu empresa?

E= Las concesiones no te ponen tiempo, te la pueden quitar o no, yo pienso que es por cumplimiento, si estás bien, te pueden otorgar más concesiones.

T=20 ¿Alguna vez ha existido interrupción o afectación del servicio?

E= Sí, es por fenómenos naturales mayores a una hora.

T=21 ¿Cada cuánto se les realizan los exámenes médicos y de detección de consumo de drogas o alcohol a los conductores?

E= Esto lo hace la Dirección de Movilidad. Llegan los sábados o llegan los lunes, es al azar, llegan y a ver licencia y tarjetón, es muy raro que un conductor de bus tenga algún efecto de droga.

T=22. ¿Qué tipos de incidentes ha tenido la empresa en relación a los servicios que presta que les haya originado un litigio?

E= Hasta el momento nada más ha habido aclaraciones aunque también hemos tenido choques, atropellados.

T=23 ¿Qué tipo de infracción es la que reciben más?

E= Pues a nuestra empresa casi no, a los conductores sí, por ir hablando por teléfono o porque traen algún acompañante, muy rara vez nos infraccionan a nosotros pero es cuando no sacamos un servicio programado, pero siempre estamos al pendiente para cubrirlo.

T=24 ¿Han despedido conductores? En promedio, ¿cuántos al año? y ¿por qué motivo?

E= Despedido no, te dan las gracias, es muy raro dentro de un articulado porque son ocho horas, sueldo de cuatro mil ochocientos quincenales, son trabajos que los cuidan por las jornadas de trabajo

T=25. ¿Qué pasa laboralmente con los conductores de rutas alimentadoras?

E= Ahí es muy diferente, son dieciséis horas, y empiezan a las cuatro y media de la mañana y están terminando a las once de la noche, en consecuencia, hay más percances de conductores de ruta alimentadora.

T=26. ¿Cómo ha sido su relación con la administración municipal anterior y con la nueva? ¿Han existido cambios?

E= Mira, prácticamente están queriendo seguir el mismo camino, cada administración tiene su toque personal, esta administración pintó las unidades de color verde con blanco.

T=28. ¿Cuál es el proceso para que la tarifa se incremente o baje?

E= Para que aumente se deben tener unidades en buen estado, la continuidad del servicio, tanto en la mañana como en la noche, que los conductores sea corteses, no sean groseros, y así nosotros podemos solicitar un aumento en la tarifa.

T= 29. En promedio, ¿cuánta gente se transporta diariamente en el Sistema Integrado de Transporte?

E= Sí es un buen, cifras exactamente ahorita no las tengo, pero en sí movemos alrededor de novecientas cincuenta mil personas todo el día en todas las unidades.

T=30. ¿El negocio del transporte es un giro rentable?

E= Sí, siempre lo ha sido, de que nos quejemos es porque cada año nos sube el diesel, el petróleo nos sube todo: refacciones, combustible; pero nosotros no podemos subirlo conforme a eso.

T=31 ¿Consideras que el Sistema Integrado de Transporte de León es un oligopolio?

E= Sí lo considero porque todos son el mismo sistema de urbanos, son los mismos dueños.

T=32. ¿Qué futuro visualizas para el Sistema Integrado de Transporte?

E= Yo lo veo como un negocio para siempre, lógico con sus reformas, con sus modificaciones.

T=33 ¿Para cuándo tienen pensado que entre la tercera y cuarta etapa del Sistema Integrado de Transporte?

E= Si no me equivoco para septiembre del 2015, ya se está trabajando para esas estaciones de transferencia.

T=34 ¿Cuál sería tu propuesta para mejorar el Sistema Integrado de Transporte?

E= En este momento, como te lo comentaba, concientizar más a los conductores para que sea un trenecito perfecto y así la gente estaría mejor servida pero también necesitamos muchas cosas del Gobierno como semaforización, carriles exclusivos, una cosa lleva a la otra cosa.

T=35 ¿Tú eres usuario del Sistema Integrado de Transporte?

E= Sí soy usuario, con muy poca frecuencia, sólo dos veces a la semana.

ENTREVISTA NÚMERO TRES

Nombre: Enrique González del Castillo Briones.

Edad: 33 años.

Escolaridad: Licenciatura en Contaduría Pública y está en camino para obtener el título en la licenciatura en Administración Pública.

Empresa en donde labora: Empresa Red OPTIBUS ORIENTE.

Cargo que desempeña: Gerente Operativo y ha tenido anteriormente otros cargos en la empresa como son la subgerencia y la jefatura de ruta.

Antigüedad en la empresa: Diez años y medio, se encarga de coordinar los materiales y los recursos humanos para el desempeño de la operación en el servicio de transporte articulado.

T= Tesista

E= Entrevistado

T=1 ¿Cómo definirías el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato?

E= Lo definiría como un sistema de trabajo que aplica la conjunción de demanda de las rutas de servicio a través de un sistema de unión en el cual el servicio puede ser mutual y ayuda a que los usuarios puedan recorrer mayor kilómetro con menor costo a través de las empresas concesionarias.

T= 2. ¿Qué opinas del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato como política pública para resolver el problema del transporte?

E.- Como política pública pienso que es un sistema acertado y que es un modelo bien desarrollado, a pesar de que la ciudad no está debidamente planeada para sustentar el sistema, pero creo que las personas que pueden aspirar a una movilidad mejor, más acertada y acercarse a mayores oportunidades tanto educativa, laborales, como domésticas, sin embargo, creo que tiene todavía algunas debilidades, lo que implica mayores retos.

T= 3. ¿Ha existido evolución en dicha política pública?

E= No concuerdo con que hubiera mucha, sí ha habido algunas variables pero están determinadas todavía por el plan base y el plan integral

T= 4 ¿Cuál sería el plan base y el plan integral?

E= Bueno, se amplió la cobertura del sistema integrado, se modificaron rutas que antes no estaban integradas al sistema y se ha desarrollado un modelo operativo más efectivo pero sobre la misma base de servicio, la ecuación sigue siendo la misma, las empresas se han profesionalizado de mayor forma.

T=5 Desde la perspectiva de la empresa ¿qué impacto ha tenido el Sistema Integrado de Transporte en la ciudad de León, Guanajuato?

E= Creo que desde el punto de vista de la empresa ha sido un impacto alto, sobre todo por las inversiones que se han hecho en favor de que el sistema siga creciendo, y también porque el sector al que está enfocado ha notado cambios positivos en su desarrollo.

T= 6. ¿Tienes conocimiento de otros ejemplos de otros sistemas de transporte integrado en el mundo?

E= Sí, tengo conocimiento del sistema Transmilenio, Trans Santiago que está en Chile, de Estibok que está en Paris, del sistema de Curitiba, del sistema de Perú, del macrobús que está en Guadalajara, que es un sistema similar del Metrobús que está en el D.F., de Mexibus que está en el Estado de México, entre otros.

T=7 ¿Consideras que el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato, es una versión mejorada en relación a los sistemas que conoces?

E= No creo que sea comparativo, creo que sí es una versión bien hecha en cuanto a las capacidades pero todas las ciudades en las cuales se encuentra un sistema similar tienen una mayor cantidad de ciudadanos y las ciudades fueron planeadas, tienen un mayor avance en movilidad a través del Transporte Público, la ciudad de León todavía es relativamente pequeña, que con la cantidad de usuarios todavía quizá el modelo anterior pudiera ser sustentable en este tiempo.

T=8 ¿Cuál es la mayor virtud del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato?

E= Disminución de accidentes y costo por kilómetro para el usuario

T=9 ¿Cuál sería el mayor defecto o debilidad del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato?

E= La limitante de su cobertura por su infraestructura nacional.

T=10 ¿Qué factor influye para que no sea totalmente eficiente el sistema de transporte de la ciudad de León, Guanajuato?

E= Las vialidades, las técnicas de tráfico como los semáforos, la mentalidad de los usuarios externos con los vehículos particulares, que no está subsidiado por el gobierno, entonces lo hace más caro para el transportista y la cultura local de los daños de pandillerismo o vandalismo.

T=11 Desde la perspectiva de la empresa ¿cuál es la impresión que captas de los usuarios respecto del servicio?

E= La impresión creo que en general es buena, la mayoría de los usuarios está conforme. Las mayores quejas pueden ser devaluadas porque es una cuestión de relativa subjetividad, por ejemplo un usuario que está en un paradero un tiempo de tres o cuatro minutos le parecen veinte, entonces la opinión siempre va a ser negativa en razón al momento; también cuando el usuario está a bordo de la unidad del servicio, entonces quisiera que fuera más rápido y sobre todo como el tipo de transporte, es un transporte masivo, está pensado para cargar mucha gente y el usuario se siente acalorado y con poco espacio.

T=12 ¿Cómo funciona la estación de la que eres gerente operativo?

E= Bueno, la empresa cuenta con una flota de treinta y nueve unidades articuladas; el primer turno comienza a las cinco treinta de la mañana de manera escalonada, salen a las siete y media e igual manera terminan a la una treinta de la tarde hasta las dos y media, tres de la tarde donde se hace el relevo y terminan los del segundo turno a partir de ese relevo terminan entre ocho y medio y once de la noche escalonada. El servicio en sí empieza de las cinco cuarenta de la mañana hasta a las veintitrés horas, según la frecuencia y de manera

ininterrumpida en las cinco rutas, los vehículos están solos de las tres y media de la mañana a las cinco de la mañana.

Normalmente empiezan a operar, hay vehículos que se detienen para reparaciones de taller y cuando son detenidos son limpiados, higienizados y también reparados para un defecto que necesiten para el día siguiente como son desmanche de grafitis, cambio de focos, faros, etcétera, para el completo funcionamiento de las unidades. Lo que hacemos es coordinar la logística para maximizar los recursos humanos junto con los materiales que se tenga sólo la cantidad de gente requerida para el trabajo y hacemos un rol de operación para que el operador tenga la consistencia de horas trabajadas a bordo que es de seis horas y media.

T=13 ¿Cuánta gente se moviliza en los camiones que tiene tu empresa?

E= Global se contabiliza alrededor de trescientas cincuenta mil viajes diarios, o sea cuando van y cuando regresan, entonces eso es lo que se tiene contado, sin embargo, se tiene la creencia de que es más porque al permitir el transbordo, los transbordos no son contabilizados, sólo son estimados, entonces sabemos que hay un porcentaje de transbordo alrededor del 18% y 24%, lo que incrementaría la cantidad de viajes pero no son contabilizados porque, dentro de las estaciones, son gratuitos.

T= 14 ¿Alguna vez la Dirección de Movilidad les ha solicitado la modificación de los horarios de ruta?

E.-Sí, es una de sus facultades, lo tiene así en el Reglamento de la Dirección Municipal de Movilidad y generalmente lo hace por una necesidad de demanda o hay casos específicos, especiales, en los que se realiza servicio extraordinario que se hace una ampliación de horario o de servicio de las once a las doce y media; los días que hay partidos de futbol se hacen servicios específicos del Estadio hacia las estaciones para que tenga una mayor satisfacción el usuario, pero está en sus facultades y, si un inspector de Movilidad que detecta en ese momento una situación atípica, inmediatamente se comunica con la empresa para que haya un servicio especial. Las empresas deben tener un vehículo de reserva diariamente con un operador, si no se ofrece lo tiene que pagar.

T=15 ¿Cuál es la antigüedad de los buses articulados que utiliza tu empresa?

E= Es relativo, el ochenta por ciento de las unidades son modelo 2003, están por cumplir once años, sin embargo, estamos hablando de que esa es una flota que ha sido renovada en algunos casos en sus componentes, por ejemplo, algunas unidades han sido renovadas de motor, cuando el motor tuvo un cumplimiento de cuatrocientos mil kilómetros, aunque la vida del motor se estima óptima, debería de llegar a un millón, sin embargo como son motores que se diseñaron para Europa, la tecnología de hace diez años no estaba adaptada al sistema de México.

León fue pionera en este sistema, incluso cuatro años antes que el D.F., que fue la segunda ciudad que tuvo este modelo de trabajo, con Sistema BRT (viene de las siglas Bus Rapit Transit que significa Camión de Tránsito Rápido, que a la vez es porque tiene un carril preferencial). Los vehículos, cuando llegaron a México, no estaban tropicalizados, no estaban adaptados a las necesidades

habituales de la zona geográfica y, entonces, empezaron a sufrir calentamiento, lo que conllevó a que los motores bajaran su nivel de vida y hoy en día se han reparado, entonces sería relativo decir que tenemos vehículos de hace diez años, en su carrocería tal vez sí pero en su interior son vehículos de seis, siete años y eso hace que cambie la proporción de la edad de la flota; sin embargo, si pudiéramos preponderar o hacer un promedio más bien de las treinta y nueve unidades tenemos que los vehículos tienen seis años y medio

El Municipio, prevé un plan de renovación, no está establecido, normalmente las unidades convencionales tienen un periodo de vida de diez años, también establecido por ley, y cuando ya ha pasado este periodo se retiran del mercado y las venden, no pueden circular, en este caso por ley no existen, sin embargo, hay un acuerdo que establece que no deben de tener más de quince años en el mercado, entonces la empresa ya inició con un programa de renovación que, a diferencia de cuando se compró la primer flota, fue un impacto verdaderamente fuerte al capital de los concesionarios. El día de hoy, además de que se llevó una previsión en los últimos cinco años, también se tiene un programa de compra y otra ventaja que el día de hoy sí existe mayor competencia en el mercado para la compra de camiones.

T=16 ¿Cada cuánto se les realizan las evaluaciones respecto a la evolución del trabajo y bajo qué criterio?

E= Se realizan cada seis meses por lo menos, es una facultad de la Dirección de Movilidad, si lo omitieran sería cuestión de ellos pero normalmente sí lo realizan cada seis meses. Se evalúan los factores operativos, de infraestructura, administrativos y de estructura financiera organizacional porque aparte tiene uno que explicarles cuántos recursos humanos tiene, bajo qué sueldo los tiene, todo debe ser registrable, también hay que mostrar quienes forman parte del Acta Constitutiva de la empresa, con cuántos recursos se cuenta, que todas las instalaciones de la empresa estén bajo el esquema de que el terreno esté regular, que esté dado de alta; de que si tienes una estación de diesel cumpla con el servicio de Pemex, de protección civil, todo eso se revisa y aparte de que hacen una evaluación conjunta, después de evaluar cómo están tus instalaciones, cómo está tu empresa, cuántas infracciones tienen tus operadores, si un operador tuvo un caso de antidoping, también te revisan cuántos accidentes tuviste durante el periodo que te están evaluando

T=16. ¿Por cuánto tiempo es la concesión que tiene tu empresa respecto de la prestación del servicio?

E= Desconozco el dato preciso pero entiendo que es por quince años y puede ser revocable si la autoridad así lo determina.

T= 17 ¿Ha existido interrupción, afectación en el servicio?

E= Sólo una vez se ha realizado interrupción que fue programada cuando León tuvo la final y, por evitar el vandalismo de la experiencia que se tuvo, se nos avisó y, cinco minutos antes de que terminara el partido, ya todas las unidades estaban resguardadas.

T=18 ¿Cada cuánto se les realizan las prácticas de exámenes médicos y de consumo de drogas o bebidas alcohólicas a sus operadores?

E= Normalmente cada mes pero, por la Dirección de Movilidad, acaban de generar un programa que es como la cartilla de vacunación en la cual el operador

tiene que, a partir de la fecha en que fue evaluado, a los seis meses, tiene que refrendar, sino puede ser cancelada su cédula de tarjetón y en teoría no podría trabajar pero para los de la Dirección de Movilidad sería fácil detectar quién es el operador y dónde está, además de que mantienen un padrón de seguimiento vigente, de esta manera están asegurando por lo menos cada seis meses. Lo que hemos hecho las empresas es que hacemos unas evaluaciones intermedias para acortar el periodo.

T=19 ¿Qué tipo de incidentes han tenido que han generado demandas hacia la empresa en relación a la prestación del servicio?

E= Accidentes viales, el más reciente que recuerdo: una empresa hermana, un operador bajo efectos de drogas se subió a la plataforma y atropelló un puñado de veinte estudiantes, es el más fuerte que recuerdo en los últimos once años, sin embargo en la empresa tenemos un promedio de tres incidentes al mes. Te puedo decir que la tasa de accidentes en nuestra empresa al año es en un 85% accidentes del usuario dentro del sistema, esto es, que se prensó una mano con una puerta o se tropezó en alguna estación, un 10% se refiere a accidentes en los que hay un choque con algún vehículo particular, pero no de gravedad no hay lesionados, un 4% tienes que ver con accidentes que generan lesiones que no tardan en sanar más de 15 días y el 1% se refiere a accidentes fatales en los que muere una persona, sólo hemos tenido uno este año.

T= 20. ¿Que tipo de infracciones son la que reciben más por parte del Municipio?

E= Semáforos en amarillo, nosotros tenemos setenta operadores, tenemos un promedio de cuatro infracciones al mes por esa razón. Normalmente al mes tenemos un promedio de siete infracciones, de las cuales cuatro son por semáforos y tres por participar en un accidente.

T=21 ¿Han despedido conductores?

E= Tenemos un promedio de tres bajas al año en los últimos cinco años. De esas tres normalmente una es por accidente fuerte, o sea, no porque sea cuantioso sino porque cuando sea por descuido no vacilamos y si detectamos que algún conductor tuvo un alcance es porque es una persona que no va a cuidar sus frenos y si no lo hace hoy, no lo va a hacer mañana. Las otras dos personas normalmente renuncian voluntariamente por el nivel académico de los operadores de la empresa, estoy hablando de secundaria, entonces con carrera trunca, a veces encuentran alguna alternativa de trabajo.

T=22 ¿En qué condiciones trabaja un conductor de bus articulado y un conductor de camión de ruta alimentadora?

E= Sí, las diferencias son muchas y muy marcadas; el operador de articulado trabaja con un horario pre establecido, tiene dos descansos al día, un día de descanso a la semana, tiene todas las prestaciones de ley, sueldo base más incentivos, trabaja seis horas y media a bordo de la unidad, todos los vehículos son automáticos, es decir que no requieren un clutch y no maneja palanca, todas las paradas son establecidas, eso hace la diferencia, no cobra, si quiere no convive con el usuario y es autosuficiente, él sabe su rol de trabajo; cuando termina sus labores entrega la unidad y hasta ahí terminó, trabaja medio día y se va con su familia.

El operador de convencional trabaja en promedio doce horas a bordo, hay algunas empresas que trabajan hasta catorce horas, hay empresas que el mínimo es diez horas, estás contando que esas horas son a bordo, o sea manejando más las horas de descanso porque está ahí mismo en la empresa, tiene clutch, tiene palanca de velocidades, o sea maneja con los dos pies a la vez, además su mano izquierda se ocupa en abrir y cerrar las puertas donde se le ofrezca al pasajero, porque se les ocurre en cada esquina, dependiendo de tipo de ruta, hay rutas que no son pavimentadas, hay diferencia de que el operador de troncal anda en los principales bulevares de la ciudad, el conductor de ruta alimentadora va a lo más recóndito de las colonias, normalmente todas las rutas tienen algún punto de riesgo, cobra, tiene el riesgo de dinero, si alguna persona le tapa barra entonces el contador de boletaje cuenta una persona más y se le cobra al operador y también hay un mayor riesgo de que el operador traiga valores y entonces se queda con dinero, tiene mayor vigilancia, mayor presión de acoso, de que lo están siguiendo y de que si agarras estás mal, estás robando, etcétera, tiene que boletar a todo el pasajero o sea que no solo lleva las cuentas con el tiempo, sino también con el dinero, si el pasajero le da diez pesos, le da cien y tiene que estar pendiente, le tiene que dar su boleto, estar pendiente con las tarjetas, de que si era un estudiante y todo eso, tiene un espacio más reducido en la cabina del operador, más caluroso porque además está más cerca del motor, entonces el ruido del motor lo trae, la temperatura la trae muy cerca.

T=23. ¿Quién gana más un conductor de articulado o un conductor de convencional?

E= Un conductor de articulado. Aunque el trabajo pudiera parecer relativamente más fácil, el operador de convencional trae una unidad de setecientos mil pesos, el conductor de articulado trae cuatro millones y medio de pesos a su responsabilidad, el operador de convencional trae a bordo normalmente un máximo de sesenta personas, el conductor de articulado trae el doble de responsabilidad.

T=24 ¿Cómo ha sido su relación con la anterior administración municipal y con la actual?

E= La relación es buena, definitivamente tenemos que trabajar más porque estamos en el mismo barco, la administración municipal supervisa, nosotros ejecutamos, entonces lo que tenemos que cuidar es que nos supervisen bien pero creo que la relación es buena. En estos diez años ha habido tres directores distintos, cada uno con su dinámica, pero finalmente, a nivel operativo, los puntos ya están establecidos y además la ventaja que tenemos en el articulado que al ser un esquema más abierto te da la oportunidad de negociar mejor.

T= 25 ¿Con esta nueva administración ha habido más exigencias o no?

E= No, yo creo que han sido las mismas, finalmente ellos no se pueden salir del reglamento pero creo que las empresas hemos mejorado, hemos profesionalizado, tenemos operadores más experimentados, tenemos también procesos internos más detallados y creo que eso ha facilitado para que la autoridad no tenga que estar cuidándonos tanto, ya se preocupa de otras cosas

T= 26 ¿Cuál es el proceso para que la tarifa se incremente o baje?

E= Se hace un análisis, se tiene de parte de la autoridad de hecho un algoritmo que contempla los incrementos, la inflación, el costo del diesel, el tipo de

cambio, los incrementos de las refacciones en el mercado, los incrementos de las unidades, las necesidades sociales de los trabajadores de la empresa, los gastos operativos, los gastos de administración, entonces el Municipio solicita toda esta información a las empresas, las empresas le alimentan, me gasto tanto de diesel, me gasto tanto de esto y éste es mi gasto de operación para que ubique el punto de equilibrio, se hace una propuesta a través del presidente del gremio, se hace una mesa de negociación en la cual la comisión la conforman tanto Presidentes de los Consejos de Administración de las empresas como los representantes del Municipio, como puede ser el Director de Movilidad, el regidor que está en la Comisión de Transporte, el Alcalde, etcétera y entre todos se hace un acuerdo pero para poder llegar al acuerdo también, no sólo es de situación de incrementos económicos sino por situación de mejoras, es decir, el Municipio aprieta pidiendo una disminución, analiza si hubo disminución de accidentes, analiza si el cumplimiento de la demanda fue el adecuado, si hubo los estándares mínimos requeridos, entonces todo se pone en una bolsa, se aprieta el botón tres de la licuadora y así sale la tarifa.

T= 27 ¿El negocio del transporte público sería un giro rentable?

E= Definitivamente sí, es un negocio muy rentable porque todo ciudadano es un cliente potencial, todos, hasta los que tienen los vehículos más lujosos y sobre todo yo he observado que sí hay gente que prefiere dejar su vehículo por utilizar la unidad a un menor costo, entonces eso lo vuelve todavía más provechoso, pero sobre todo que los costos operativos todavía son tratables.

T=28 ¿Consideras que el consorcio de las cuatro empresas que manejan el transporte articulado de la ciudad de León es un oligopolio?

E= No, no lo considero así, creo que el asunto viene de hace ochenta años, cuando alguien tuvo la idea de invertir en un camión y hacer una ruta de su casa al centro, de hecho todas las líneas viejitas tienen el nombre donde empezó un señor con su camión y, posteriormente, cuando las administraciones públicas se dan cuenta que es un servicio público, y sí creo que el gremio está abarcando toda esa parte porque ésa es la forma más correcta, por un lado debe de respetarse, nace el derecho de estar primero, pudiera ser el derecho de antigüedad, pero se respeta a esa persona; sin embargo sí creo que al ser servicio público el Municipio poco a poco debe de apretar para que sea excelencia, o sea, no debe de mermar la capacidad y también creo que, jurídicamente, debe de tener un respaldo el concesionario para poderlo ejecutar, yo creo que si no existieran esos mecanismos de control sí sería mucho más factible que hubiera pirataje y el pirataje, automáticamente, se convierte en incremento.

T=29 ¿Cuál es el futuro que visualizas para el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Guanajuato?

E= Yo creo que cinco años, y con una expectativa de crecimiento de la ciudad con la cercanía de los municipios como San Francisco del Rincón y Silao, creo que terminará absorbiendo o integrando el sistema metropolitano porque la ciudad está creciendo a pasos agigantados, entonces sí considero que no falta mucho para que las rutas metropolitanas se integren incluso al sistema y, en ese caso, sería mayor el beneficio con un mismo pasaje, podrían recorrer todavía más, todavía un futuro muy moldeable.

T=30 ¿Una propuesta para mejorarlo?

E= Habría que invertir en infraestructura vial, yo creo que ya estaría en posibilidades de suprimir semáforos para que sea más rápido el sistema, actualmente la velocidad máxima en la troncal, en la ruta plus que es la de López Mateos, anda en 21 kilómetros por hora y creo que pudiera incrementar a 24 sin generar un riesgo para el usuario. Estamos hablando de tres minutos por trayecto por la gran cantidad de gente que se mueve.

Sí representa una ventaja y el Municipio también debe de invertir en una correcta pavimentación, si tú tienes calles fuertes para los camiones, los camiones van a tener menos gasto y el concesionario va a pedir menos el aumento entonces se va a reflejar en el bolsillo de las personas.

T=31 ¿Eres usuario del Servicio Integrado de Transporte?

E= Sí soy usuario, utilizo el sistema cuatro días a la semana y lo utilizo dos veces en el troncal, dos veces en el convencional. En lo personal no lo requiero, lo hago porque si no pruebo el pastel, no sé que estoy cocinando.

ENTREVISTA CUATRO

Nombre: Rubén Contreras Santana,
Edad: 37 Años
Escolaridad: Educación Secundaria
Empresa en donde labora: Red OPTIBÚS PONIENTE
Cargo que desempeña: Operador de bus articulado
Antigüedad en la empresa: Catorce años

T= Tesista

E= Entrevistado

T= 1. ¿Cuántas horas laboras diariamente?

E= Son de ocho a nueve horas, dependiendo del horario de inicio al horario de término de jornada pero por lo regular de ocho a nueve horas

T= 2. ¿Tienes algún descanso intermedio en esas ocho horas?

E= Sí, dependiendo de la corrida que me asignan diariamente, hay corridas en las que sí no hay tiempo, pero hay unas corridas que salen un poco relajadas, de una jornada a otra, yo digo que si tenemos algo de descanso en las jornadas laborales.

T=3 ¿Qué tuviste que hacer para desempeñar el puesto de un operador de un bus articulado?

E= Yo en esta empresa, que viene siendo San Juan Bosco, ya llevo doce años trabajando aquí, hubo una selección de operadores que hizo el Jefe de personal, fue por medio de eso que yo me hice acreedor al puesto acá en Optibús Poniente

T=4 ¿Te hicieron exámenes?

E= Sí, de hecho pasamos por una capacitación y, después de esa capacitación, pasamos por un examen final ante la Dirección de Movilidad que nos hizo la prueba final.

T= 5 En el tiempo que tienes como chofer de bus articulado, ¿has tenido algún percance vial?

E= Sí tuve un percance por ahí en el Boulevard Adolfo López Mateos a la altura de la calle 5 de Mayo con una camioneta de otro Estado de la República que invadió el carril exclusivo y me vi involucrado en ese accidente, afortunadamente no tuve yo la culpa pero al final de cuentas es un accidente.

T= 6 ¿Cada cuándo te pagan y cuál es tu sueldo y tus prestaciones?

E.- El sueldo es quincenal, percibimos un sueldo de trescientos veinte por jornada laborada o diarios, cada quincena ten dan un total de cuatro mil ochocientos pesos, prestaciones, pues se maneja el seguro médico.

T=7 Si tuvieras un accidente, ¿te llevarían al Seguro Social o te pagarían un médico particular?

E= Nos llevan al Seguro Social o a veces dependiendo del tipo accidente, ya ves que las líneas ahora tienen un seguro en general y te trasladan a una clínica particular. Según el caso es a donde te llevan.

T=8 ¿Cuáles son las condiciones en que labora un conductor de bus articulado y un conductor de ruta alimentadora?

E= No pues, la diferencia es abismal, tan sólo las jornadas laborales del alimentador son extremadamente largas porque te levantas a las cuatro de la mañana para terminar, por muy temprano, a las nueve de la noche y por muy tarde en el alimentador que se levante sería a las cinco y media de la mañana pero ese día tú terminas, sales de aquí de la base de encierro a las doce de la noche, entonces prácticamente el horario que duerme un operador de alimentador son de tres horas y media a cuatro cuando bien le va, en cambio nosotros son jornadas de ocho horas, entonces trabajamos una semana de mañana y otra semana de tarde, entonces una semana tienes la tarde libre y la otra la mañana, entonces la diferencia sí es abismal entre un trabajo y el otro.

T=9 ¿Sabes cuánto ganan ellos o cómo ganan ellos?

E= Sí, ellos, aquí en la empresa de San Juan Bosco, perciben un sueldo de cuatrocientos pesos diarios pero ahora sí que, entre comillas, te puedo decir que ese sueldo de cuatrocientos pesos diarios hay que restarle sanciones internas que tienen las empresas y yo te puedo asegurar que no es la única, en todas las empresas tienen ese tipo de sanciones, entonces ahí ya les mermaron lo que es el sueldo, entonces yo sí la verdad, a las personas conductores de ruta alimentadora, los compadezco la verdad porque sí está bien pesado.

T=10 ¿Qué tendría que hacer un conductor de ruta alimentadora para ser operador de bus articulado?

E= Cada empresa maneja diferentes políticas conforme a actitudes o desempeño o en cuestión de tu trabajo, es como se van evaluando y te dan la posibilidad de dar un brinco, o de escalar de un puesto a otro, o escalar de una empresa a otra, o de un sistema de trabajo al otro pero es en base a actitudes más que nada.

T=11 En promedio, ¿Cuánto dura un conductor de bus articulado en el trabajo antes de que renuncie?

E= Yo te puedo decir de esta empresa en la que yo trabajo que nadie ha dejado el trabajo, se los han quitado porque aquí en esta empresa los dirigentes manipulan las dos cosas o confunden las dos cosas, la manipulan a su antojo aquí ellos.

Hay veces que les faltan operadores en las alimentadoras y nos mandan a nosotros y el que empieza el turno de la mañana trabaja todo el día en el articulado, hay veces que nos toca a uno, hay veces que le toca a otro, entonces ellos manipulan las necesidades, a veces tienes un detallito acá en el trabajo del articulado y eso es motivo de que nos digan que nos van a castigar hasta un mes en la alimentadora. Entonces, yo creo que los conductores de ruta de alimentadora que no conocen el sistema del articulado, yo los invitaría a que se capacitaran porque sí es muy diferente; de los que estamos yo te puedo asegurar que de un noventa por ciento, toda la flotilla de operadores de aquí de León, nadie va a dejar su trabajo y si a caso alguien lo hace pues es por otras causas que a lo mejor la empresa lo despide o no sé, pero por voluntad de uno yo pienso que nadie lo deja.

T=13 ¿Te ha tocado ver compañeros que los suspendan por llegar en estado inconveniente o por uso de drogas?

E=No, la verdad no. Aquí en el articulado no ha pasado, por ahí había un caso de alguien que lo suspendieron por ingerir medicamentos controlados pero él aclaró, que anduvo en el seguro y les llevó el comprobante y sí, gracias a Dios regresó a trabajar, pero no, casi no se da el caso, no he visto yo ningún caso de ese tipo.

T=14 ¿Cuánto tiempo más vas a estar trabajando aquí en la empresa?

E=Pues yo, créemelo, si por mí fuera posible, hasta que tenga la fortuna de llegar al día de la pensión y aquí pensionarme; esta empresa me ha dado mucho y estoy muy a gusto, yo cuando entre a San Juan Bosco pensé que no iba a durar por el terreno que pisan los alimentadores pero ya llevo catorce años.

T=15 ¿Te ha tocado alguna cuestión de vandalismo o de inseguridad como conductor de articulado durante tus cuatro años como conductor de ese tipo de vehículos?

E= Es muy común sobre la Colonia España, es muy común que andan los chavos ahí a las pedradas, de repente a los compañeros les ha tocado que les rompan los cristales porque siempre andan en pleno Boulevard, ahí donde uno cruza y andan de lado a lado con las piedra, entonces a veces lo evitamos por medio de un mensaje en el sistema pero a veces no te das cuenta, no alcanzas a percibir, ya cuando menos acuerdas pasaron a perjudicarte con un cristal; el cristal como quiera, a veces el cristal lo pasan porque las piedras son muy grandes y a veces hasta a mí me ha tocado que el pasaje salga lesionado.

T=16 ¿Cuál es la principal queja de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte?

E= Pues dicen que los buses no pasan rápido, que son tardados pero no es cierto. Los buses llevan su horario, lo que pasa es que las gentes no calculan sus tiempos y siempre traen prisa y por eso se desesperan con el servicio, otra es que dicen que luego les cerramos las puertas en las orugas y que con eso lesionamos a las personas cuando quedan machucadas con las puertas del bus, en ese sentido tampoco tienen razón porque las puertas no las controlamos nosotros, sino un sistema que te avisa por medio de un sonido cuando se va a cerrar, entonces muchas veces las gentes no hacen caso y por eso quedan prensadas.

ANEXO II

INDICE

CAPITULO I

La Administración y la evaluación de las políticas públicas. -----	
1.- La administración pública concepto y ámbito. -----	
2.- Las políticas públicas: concepto y etapas. -----	
3.- Urbanismo. -----	
4.- Sistemas de transportes: elementos y composición. -----	
5.- Políticas Públicas sobre sistemas integrados de transporte. -----	
6.-Sistema integrado de Transporte-Optibus de León. -----	
7.- Antecedentes históricos del sistema integrado de transporte-Optibús de la ciudad de león, y su desarrollo a través de los años -----	

CAPITULO II

Análisis de casos paradigmáticos. -----	
1.- Análisis de los casos en Europa y en México. -----	
El caso de la ciudad de Madrid. -----	
El caso de la ciudad de Londres. -----	
El caso de la Ciudad de México. -----	
2.- Sistemas Integrados de Transporte en América Latina. -----	
- El caso de la ciudad de Curitiba, Brasil. -----	
- El caso de la ciudad de Lima, Perú. -----	
- El caso de la ciudad de Santa Fe de Bogotá, Colombia. -----	

CAPITULO III

Evaluación del Sistema Integrado del Transporte-Optibús de León, Guanajuato.----	
1.- El sistema Integrado de Transporte. -----	
Primera Etapa. -----	
Segunda Etapa. -----	
Tercera y Cuarta Etapa. -----	
2.- Marco Jurídico del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León. ---	
Ley de Tránsito y transporte de Estado de Guanajuato. -----	
Reglamento de Transporte Municipal de León, Guanajuato. -----	
Evaluación del Servicio Público de Transporte "Manual de Conceptos". -----	
3.-Los actores que intervienen en el Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León. -----	
A.-Presidencia municipal de León. -----	
B.-Los concesionarios del Sistema Integrado de Transporte-Optibús de la ciudad de León. -----	
- El SIT desde la perspectiva de los concesionarios. -----	
C.-Los usuarios del servicio. -----	
Conclusiones -----	

Anexo I -----

Anexo II -----

Bibliografía. -----