NEXOBUS
Madrid
01/12/12
Prensa: Mensual
Tirada: Sin datos OJD
Difusión: Sin datos OJD
Cod: 64998380
Página: 6
Sección: OTROS Valor: 0,00 € Área (cm2): 832,1 Ocupación: 95,53 % Documento: 1/1 Autor: Núm. Lectores: 0

Entrevista

El Plan mejora el servicio, pero con la colaboración de todos



José Dionisio González es el director técnico del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, y uno de los responsables del Plan de Modernización del transporte interurbano por carretera puesto en marcha en la Comunidad.

El usuario veía el transporte por carretera muy por debajo de los esfuerzos y presupuestos que se le destinan. No podemos invertir tanto para un suficiente: debemos exigirnos el notable alto.

El Plan de Modernización se ha convertido en tabla de salvación para una parte importante del Sector, aunque esa no era, evidentemente, su motivación. En los últimos años se han efectuado muchas inversiones en transporte público dentro de la Comunidad de Madrid, pero en metro, metro ligero e intercambiadores, y para los interurbanos no se había invertido lo suficiente, en opinión de los ciudadanos, a tenor de las encuestas que hacemos entre usuarios. Ese fue el desencadenante de que la Asamblea de Madrid nos instara a poner en marcha el Plan, aprobado a finales de 2009, concediéndonos un par de años para modernizar y dinamizar tanto el material rodante como toda la tecnología necesaria para la mejora del servicio, como los SAEs, el *ticketing* inteligente, *displays* embarcados, cámaras de videovigilancia… El usuario demanda información y seguridad, y tenemos que dársela", indica Dionisio González.

¿Qué motivaciones les llevaron a diseñar el Plan?

● El Plan se puso en marcha porque detectamos que el usuario veía el transporte interurbano por debajo de lo que queríamos y del esfuerzo presupuestario que se estaba haciendo, del entorno de 500 millones de euros dentro de los presupuestos del Consorcio. No se pueden gastar esas cantidades para sacar un suficiente, sino que debemos exigirnos un notable alto.

¿Cuál fue la reacción del empresario en un primer momento?

● Se aprovechó que los contratos en vigor estaban próximos a vencer para introducir cambios en la red y en algunas líneas. Las prórrogas requerían una inversiones adicionales. La gran mayoría de los operadores recibieron la propuesta sin recelo, entendiendo que eran los deberes necesarios a llevar a cabo para renovar las concesiones. Al entrar en detalle sobre el Plan, cuyo cumplimiento era responsabilidad de todos, algunos consideraron muy elevado el nivel de exigencia, pero pasado el tiempo, se han dado cuenta de que estas inversiones revertirán en menores costes de explotación, en una mejora de la rentabilidad de sus negocios y de sus recursos propios. En el proceso, la minoría se decantó por realizar las inversiones que se le pedían, sin más, pero han comprobado que ese no es el camino, que hay que mejorar en lo posible y poner un poco más de todas las partes. Los equipos tienen que ser los mejores, con aplicaciones específicas para su explotación; tanto es así, que muchos operadores cumplen con los informes que les pedimos desde el Consorcio, pero elaboran más para su propia información.

¿Se contempla una reordenación de líneas a corto plazo?

● El Plan contempla no solo inversión en flota, tecnología y puestos de control para la mejora de la empresa, incluso en los procesos contables, sino también la colaboración de los operadores para trabajar en la optimización de la red. En un momento determinado, un operador gana una concesión y tiene sus derechos para una línea o territorio, pero la movilidad de los ciudadanos es muy cambiante y exige variar algunos parámetros para que funcione. Esa reordenación no es fácil, porque los empresarios hacen números en función de la demanda que espera tener en su concesión o corredor, pero la situación que atravesamos de búsqueda de eficiencia nos va a permitir soluciones que eliminen las mencionadas ineficiencias. Sufrimos casos como que un usuario se puede bajar en una parada, pero no subirse en la misma. Es cierto que son casos extremos, pero hay que medir las transferencias entre operadores para que el usuario no sea quien sufra las consecuencias.

En Valencia han detectado que los usuarios valoran peor al Sector precisamente en los aspectos en los que destaca. ¿Tiene Madrid estudios similares?

● Los tenemos incluso por modos de transporte, y nos dicen que no todas las empresas del Consorcio reciben la misma nota. Algunas están incluso por encima de la EMT en su percepción, pero la idea es que todas mejoren la percepción que recibe el usuario. Una de las acciones del Plan ha sido comunicar la renovación de la flota, porque antes del Plan la edad media estaba en el entorno de los seis años, que está mejor que bien, y una máxima de 12. Ahora, la media debe ser inferior a cinco y la máxima 10. Hemos propuesto una campaña homogénea en todos los vehículos, difundiendo todo el esfuerzo que estamos llevando a cabo, para que se haga patente. Al respecto de la seguridad y el medio ambiente, las emisiones actuales son mínimas en comparación con hace una década. Dudamos de que haya márgenes de mejora en los motores diesel. Pero tenemos más de 300 líneas y 230 millones de viajeros, y el mercado no tiene alternativas al diesel (híbridos…) para satisfacer esta demanda de manera eficiente, más allá del ámbito urbano. La seguridad no suele aparecer entre los aspectos mejor valorados, y en caso de accidente, se recrudece esta opinión. Los accidentes son escasos y eso es porque alguien hace que esto pase, que trabaja para que se reduzcan los siniestros. La accidentalidad hay que medirla en términos de viajeros transportados, y por eso se puede afirmar con rotundidad que el transporte de viajeros por carretera es seguro. Una prueba es que cada vez son más los operadores que se certifican en este sentido.

«Madrid necesita un sistema de plataformas reservadas en los accesos. El Bus VAO de la A-6 demuestra todos los días, desde 1995, lo acertado de este modelo»

¿Cuál es su opinión al respecto de la política tarifaria?

● El Consorcio, como autoridad única, tiene que buscar el mayor equilibrio posible entre ingresos por tarifas y subvenciones. En la Comunidad de Madrid, la cobertura tarifaria está en el 43-44%, contando todos los modos, porque muchos usuarios se mueven con el Abono Transportes. El ejercicio que se puede hacer de acuerdo al escenario tarifario del futuro debe tender a una reducción de los costes, en la medida de lo posible, siempre velando por una adecuada calidad del servicio; al mismo tiempo, debe tender a un aumento de los ingresos que no siempre se referirá exclusivamente al incremento de las tarifas. En época de crisis es complicada esta vía, pero hablamos de plan de futuro. Y otro componente es la seguridad y el medio ambiente. Tenemos que vender lo que estamos haciendo, transmitir al usuario lo que paga en la tarifa, lo que paga por impuestos y lo que cuesta el servicio que recibe. Tenemos que definir la calidad del servicio que queremos prestar, reducir los costes sin ahogar al empresario y buscar soluciones para aumentar la demanda y los ingresos.

La información es esencial.

● Se han hecho muchas inversiones en infraestructuras que son valoradas por los usuarios recurrentes, pero los ocasionales no nos conocen. No podemos pretender que se estudien el plano de las líneas, pero sí que sepan que, con una simple herramienta de búsqueda desde su teléfono móvil, pueden encontrar la mejor manera de desplazarse a su destino. Incluso al viajero habitual hay que avisarle de que un determinado día, por una incidencia o por el tiempo, no podrá coger su autobús, ofreciéndole al mismo tiempo otras alternativas.

¿Qué soluciones se pueden articular en el futuro?

● A Madrid lo que le falta es un sistema de plataformas reservadas en el conjunto de sus corredores. La experiencia del Bus VAO en la A-6, desde 1995, es esclarecedora y altamente positiva. Es la demostración diaria de la eficiencia en la gestión del transporte y en la asignación del espacio viario. Esos proyectos, que dependen del Ministerio, de la Comunidad y de los Ayuntamientos implicados, deberían ser ejecutados inmediatamente. Por otro lado, tenemos el Plan de Cercanías, que también están aprobadas y que deberían acometerse, aunque tal vez no sea lo más conveniente hacerlo de inmediato. Tenemos que vertebrar redes transversales en lo posible. Además, tenemos por resolver el asunto del gas natural, pues estos vehículos no son admitidos en los intercambiadores. El asunto está en negociaciones, pero no es fácil fijar plazos al respecto, porque es un tema complejo.

Al Volante

Trabajo en equipo

El Plan está siendo un reto para todos los implicados. Siempre hemos trabajado coordinadamente con los operadores, pero ahora más que nunca se está notando este trabajo en equipo. Sin todos los agentes no podríamos haber sacado adelante el plan en tan poco tiempo. Se va a dar un salto cualitativo sin discusión. Los vehículos son más modernos, más seguros, más accesibles y permiten estar mejor informado y entretenido, gracias al canal propio que está desarrollando el Consorcio. Como proyectos de futuro, destacaría las plataformas reservadas en los accesos y las prioridades viarias en el interior de las ciudades. Estamos trabajando en un estudio de análisis de la evolución de las velocidades comerciales en los ámbitos municipales, porque entendemos que se puede mejorar el servicio. En recorridos similares, las velocidades comerciales obtenidas deberían ser similares. Hay municipios en los que la disciplina de aparcamiento, los badenes o colegios (con los aparcamientos en segunda fila) inciden sobre la velocidad comercial del transporte público, y nuestra idea es que, en caso de que no se cumplan los valores objetivos estimados para cada zona, el Ayuntamiento competente asuma los sobrecostes generados por el descenso de la velocidad comercial.

