HERALDO.es

Una herramienta permitirá a Auzsa medir la brusquedad en la conducción de los autobuses

Se evaluará la fuerza de las frenadas, de las arrancadas y la velocidad de entrada en las curvas para tratar de suavizarlas.



JAVIER L. VELASCO – 24/11/2014

Es una queja habitual entre los usuarios del autobús urbano. Frenazos, acelerones, curvas tomadas a demasiada velocidad... La conducción de estos vehículos depende de muchos condicionantes del día a día del tráfico de la ciudad, del cumplimiento de unas frecuencias a menudo ajustadas y, también, de los usos y costumbres de los propios conductores. **Auzsa, empresa concesionaria del transporte público**, **está desarrollando una herramienta para medir la brusquedad de la conducción** y, una vez analizada, tratar de reducirla.

El llamado módulo de eficiencia en la conducción será una especie de 'caja negra' de los vehículos, que registrará la intensidad de las frenadas, la rapidez de los acelerones y la velocidad a la que se entra en las curvas, entre otros parámetros. **Se hará de manera individual en cada vehículo, y los datos se podrán estudiar por líneas y por conductores**. Así, se podrá observar qué rutas van más 'forzadas' para cumplir las frecuencias, y qué trabajadores tienen una conducción más agresiva.

Con estos datos, se podrán estudiar las medidas para corregirlo y mejorar la comodidad de los usuarios. Además, la empresa también logrará una explotación más eficiente del servicio, ya que los continuos frenazos y acelerones hacen que los autobuses consuman más combustible. **La herramienta la está desarrollando el Grupo Avanza, al que pertenece Auzsa**, y cuando esté lista, dentro de unos meses, se instalará en la capital aragonesa.

Su implantación será posible, entre otras cosas, gracias al nuevo **Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)**. Se trata de un equipo tecnológico que permite controlar toda la explotación de la red de autobuses de la ciudad. Desde cuatro puestos de control, se puede seguir a tiempo real el trayecto de todos los vehículos, así como comunicarse con los conductores si es necesario.

En las pantallas, los operarios ven dónde está cada autobús y dónde debería estar. En caso de que la diferencia entre un sitio y otro sea sensible, se actúa para tratar de minimizar el error. **Se puede hacer a través de mensajes de texto o voz a los conductores**, retrasando ligeramente las salidas desde la terminal de la línea para regular las frecuencias o, en caso extremo, ordenando al autobús que vaya de vacío (sin pasajeros) hasta el lugar de la línea que le corresponde para reengancharse.

Además, los propios conductores también pueden autorregularse, ya que unas nuevas máquinas integran a bordo una pantalla en la que, de manera gráfica, pueden ver la distancia que tienen con el vehículo que le precede y con el que le sucede, para saber si lleva un ritmo de marcha adecuado.

¿Por qué van dos buses juntos?

Con todas estas herramientas, algunos viajeros se preguntan por qué de vez en cuando se ven dos autobuses de la misma línea circulando pegados, o por qué hay un tiempo de espera en las paradas superior al que marcan las frecuencias. **Manuel Ramo, gerente de Auzsa**, explica que el sistema "no hace milagros", y que la circulación de autobuses "está expuesta a muchas incidencias", desde coches en doble fila y furgonetas descargando hasta reventones de tuberías o manifestaciones.

Si debido a una incidencia, por pequeña que sea, un autobús pierde uno o dos semáforos y se retrasa, ya se crea un problema. Al rezagarse, cada vez tiene más gente esperando en las paradas, por lo que estas son más largas y la distancia aumenta. Y cuanto más larga es la línea, más se acentúa el problema. Así, si la frecuencia es de cinco o seis minutos, no resulta tan difícil que se junten dos autobuses. "Si tuviéramos una plataforma para nosotros y prioridad semafórica, como el tranvía, el sistema sí que sería perfecto", apunta Ramo.