

## El costo de los recorridos en autobuses EMT

# 70 pesetas el kilómetro

La rueda de Prensa del Alcalde se convirtió en un tercer grado a Estrada. El señor Arespacochaga llegó, saludó a los periodistas y dijo que ahí se quedaba el delegado de Circulación, «solo ante el peligro», a responder a todas las preguntas que se le quisieran realizar sobre la EMT y la documentación sobre esta empresa que se ha repartido recientemente. Don Santiago Estrada, con su inagotable optimismo, comenzó diciendo que estaba muy contento de que se tratase el tema. Lo mismo dijo al terminar.

—Señor Estrada, la EMT existe como empresa municipal desde 1947 en que absorbió a la privada. ¿Se puede decir seriamente, como se afirma en los informes repartidos, que la marcha actual de la empresa está afectada por lo que se recibió hace treinta años? ¿Qué opinión deben merecer los sucesivos directores de la EMT que no han conseguido estabilizar la situación en este tiempo?

—La Empresa Municipal recibió una situación caótica que ha incidido y sigue incidiendo en la marcha de la empresa. De todos modos hoy el servicio es bueno, aunque no se ha conseguido el milagro de hacer la empresa rentable. Creo que la gestión de la EMT ha sido ejemplar.

### Tarifas

—Se dice en el informe que las tarifas de la EMT han estado casi congeladas. Hoy la EMT tiene las tarifas más altas de España. Para 1977 se afirma que, aun subiendo el precio del billete dos pesetas, el déficit será de 1.779 millones. Como la EMT espera transportar cuatrocientos treinta millones de viajeros, la división del déficit por viajero sale a más de cuatro pesetas. Es decir, que el precio del billete en la EMT más la subvención (o déficit) que pagamos todos a través de impuestos, se pone en quince pesetas billete. ¿No es mucho dinero?

—En absoluto. Tenemos una tarifa media de las más bajas de España. Hay que tener en cuenta que hay billetes de ida y vuelta y abonos. La tarifa media está en unas siete pesetas. En cuanto a la subvención parece justo que lo que no paga el usuario lo pague el Estado.

### Costos

Según las cifras repartidas, el costo del viaje en la EMT es de setenta pesetas por kilómetro. Esto en un autobús que cuesta tres millones de pesetas. Consultadas varias empresas de transportes,

un autocar a todo lujo (de cinco millones de pesetas), con aire acondicionado, música ambiental y todos los s-baritismos, no cuesta más allá de 40 ó 45 pesetas el kilómetro. Si además se le aseguran 200 kilómetros diarios como a la EMT, los precios pueden ajustarse mucho...

—Son cantidades completamente diferentes. No se puede comparar una empresa de mil ochocientos vehículos con una de doscientos o trescientos. Lo que sube los costos es la mayor dimensión de la ciudad. Y esto sucede



en todo el mundo. Bolonia gana y Roma pierde. Burgos gana y nosotros tenemos déficit. El costo está en función de los servicios a que obliga el mayor tamaño de la ciudad. Nosotros estamos entre los mejores costos entre las ciudades de nuestra dimensión.

### Herencia

—Se habla, en los informes repartidos de la triste herencia recogida en 1952 de dos empresas privadas: cuatrocientos cuarenta y cuatro trabajadores entre las dos y una deuda de dos millones de pesetas. ¿No se han jubilado ya estos trabajadores? ¿Cuántos tenía la Madrileña de Tranvías? ¿Qué son dos millones dentro de la inversión inicial de cuatrocientos veintiocho millones por parte de la EMT?

—Todos estos comentarios están referidos a su momento, como los del material recibido, que hubo que sustituir rápidamente. Pero ello obligó a inversiones que tuvo que realizar el Ayuntamiento en su día y que pesan como inversiones. En cuanto al personal, sigue en la Empresa más de la mitad del mismo, ya que no se ha echado a nadie. La Madrileña de Tranvías dejó cuatro o cinco mil empleados. El costo de transformación ha sido alto. Por otro lado, dos millones no eran graves en nuestras cuentas, pero sí era grave la situación financiera. La gravedad del caso de los dos millones es que era la Seguridad Social de los trabajadores, que no había sido pagada.

### Control público

—Una cosa es la coordinación del transporte, que ya a pasar a un organismo por

sona de talleres cada cinco autobuses. En la EMT hay casi uno por cada autobús. ¿A qué es debido esto? ¿Cuántos proceden de ese personal que lleva treinta años en la empresa?

—Ese número de empleados de talleres que usted menciona puede ser excesivo para una empresa de cincuenta autobuses. Pero en cambio es justo y hasta corto para una de mil ochocientos autobuses. Tenemos 0,8 empleados por cada autobús y le puedo asegurar que no es un personal excesivo.

—¿Puede explicarnos la necesidad de ciento noventa y ocho empleados administrativos?

—Se trata de una empresa de más de siete mil empleados que funciona en seis depósitos y en tres turnos. Los administrativos se quedan cortos.

—¿No son muchos más de noventa técnicos? ¿Para qué hacen falta arquitectos técni-

—La EMT comenzó con doce empleados por vehículo. Ha reducido mucho y tiene algo más de cuatro empleados por autobús. ¿No es demasiado contando con agentes únicos?

—Técnicamente una empresa debe funcionar bien con tres empleados por coche. Pero dadas las necesidades de una gran empresa en una gran ciudad, con la carga de personal antiguo, puedo asegurarle que cuatro empleados por autobús está muy bien. Aunque tendemos a reducir.

### Bajas

—Entre una serie de bajas anticipadas, están las «excedencias primadas». Según parece se da la excedencia durante tres años a los trabajadores que lo desean, cobrando el sueldo de convenio completo. Al cabo de tres años puede reincorporarse a la Empresa. Por otro lado se dice que estas cargas no pueden achacarse a la gestión administrativa. ¿A quien, pues, si es la Empresa la que las decide?

—Si se puede prestar un servicio con menos trabajadores y los que sobran cogen la excedencia con sueldo, nos ahorramos todas las primas, dando el mismo servicio. ¿Es esto una mala gestión?

### Convenio Averías

—En el convenio colectivo existía una prima por «jornada completa» que dejaba de percibirse si no se completan los viajes previstos. En cuanto a averías, sólo se mantiene la prima en caso de las siguientes: Rueda bloqueada, caída de transmisión, caída de caja de cambios y rueda pinchada. Es decir, que esta prima «animaba» a los conductores a seguir haciendo andar el coche con averías pequeñas que podían agravarse. Todo antes que perder una prima. ¿Quién fue el autor de esta idea? ¿Quién el responsable?

—Esta norma se acordó entre trabajadores y empresa para evitar que la gente tendiera a irse a encerrar sin causa justificada. Ahora se ha eliminado, porque una serie de incentivos han ido a parar al sueldo base, que es lo que querían los trabajadores.

César DE NAVASCUES

### ESTRADA:

- «Es normal en una gran ciudad»
- El delegado de Circulación considera también lógico que haya casi un empleado de taller por autobús, más de noventa técnicos, ciento noventa y ocho administrativos y ciento noventa y tres ordenanzas

encima del Ayuntamiento. Pero la política de transportes ha salido del pleno municipal. ¿Volverá pronto a él? Por último, la gestión de la empresa está en manos de organismos que no están de cara al público, como la Comisión de Gobierno. ¿No sería oportuno una rendición de cuentas anual como la de ahora?

—Lo del control al pleno se lo ha prometido a usted el Alcalde. En cuanto a explicaciones, creo que cuantas más, mejor. Lo que no puede prosperar es que se estime que una gestión con déficit es una mala gestión. El déficit es inevitable. Y cuanto más claras se den las cifras al público, mejor.

### Personal

—En una empresa privada hay, cuando mucho, una per-

cos en la EMT? ¿No le construye el Ayuntamiento los edificios?

—Lo mismo le digo que en cuanto a los administrativos. La cifra de técnicos es baja. En cuanto a los aparejadores, trabajaron en la construcción de nuevas instalaciones hace años. Y están desbordados de trabajo. Llevan la conservación de un patrimonio de nueve mil millones de pesetas.

—¿Nos puede explicar la necesidad de tres conserjes y ciento treinta y tres ordenanzas en una empresa de transportes?

—Vuelvo a repetirle lo de los turnos, los depósitos y el personal. No son excesivos. Además, en los ordenanzas, están incluidos los porteros (aunque no los vigilantes jurados, que tienen otra estadística aparte). No son muchos, en absoluto.