



# vecinos

cuenca de pamplona

local@noticiasdenavarra.com  
comarcas@noticiasdenavarra.com



Tres autobuses rígidos maniobran para entrar en las cocheras situadas en la calle Camino del Canal, en Ezkaba. FOTO JAVIER BERGASA

## Cuando las villavesas se van a dormir

25 TRABAJADORES DE TCC TRABAJAN DURANTE LA NOCHE PARA QUE LOS AUTOBUSES ESTÉN A PUNTO AL INICIO DE UN NUEVO DÍA

M. PÉREZ  
PAMPLONA

**C**UANDO llega la noche y el ritmo de la ciudad decrece, la flota del transporte urbano comarcal regresa a sus cocheras, situadas a los pies del monte Ezkaba. Al terminar el día, en un goteo constante, los conductores dirigen los 117 vehículos que hasta ese momento recorrían la Cuenca a las dependencias donde pernoctarán. Un lugar en el que la actividad no cesa; y es que un equipo formado por 25 trabajadores se afana en dejar a punto las villavesas para una nueva jornada. "Un operativo sencillo pero a la vez complicado", apuntan desde TCC, empresa a quien la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona adjudicó el servicio.

El director técnico y de optimización de recursos de TCC-Pamplona, Antonio Fernández Tafalla, explica que un día laborable hay 122 autobuses en servicio, de los cuales cinco son de refuerzo. De los 117, 40 se guardan en las cocheras a cubierto situadas al otro lado de San Cristóbal, en Oricáin, y el resto en las viejas instalaciones de la calle Camino del Canal sin número de Pamplona. "Entre las 22.00 y las 23.30 horas llegan 104 vehículos, mientras que 13 se quedan haciendo el horario noc-

turno hasta las 00.30 horas", indicó.

### OPERATIVO Recaudación, repostaje y limpieza

Las luces permiten distinguir desde lejos a los autobuses del resto de vehículos que se acercan por la Ronda Norte (PA-30) a las cocheras de TCC. Los articulados se aparcan en la campa y los rígidos entran al interior. En principio, el conductor deja el vehículo a la entrada del garaje, se baja y deposita en una oficina la tablilla que lleva cada autocar, una especie de carpeta en la que se recogen los horarios y recorridos de ese autobús durante la jornada para cumplir cada parada de regulación. Asimismo, explica Fernández, dispone de un buzón de sugerencias y uno de objetos perdidos para entregar aquellos enseres que ha encontrado durante su servicio. Al respecto, el director de marketing de TCC, Carlos Elizalde, añade que en el momento que esto sucede el chófer también avisa por la emisora a la base. Asimismo, en otros dos buzones introduce los partes en los que recogen si ha percibido algún incidente, una avería o un ruido raro a lo largo de la jornada, una información "muy importante" para que los mecánicos resuelvan el problema antes de que

vuelva a salir. Después, es momento de hacer caja. "Hay unas máquinas en las que el conductor escribe su código, deja el dinero, el sistema lo cuenta y devuelve un ticket con el dinero que han liquidado", expone Fernández, que agrega que cada vez la cifra es menor porque se paga más con tarjeta y también que se puede hacer la recaudación *on line*. Al mismo tiempo y mientras el autobús está parado -prosigue- a través de un sistema de *bluetooth* se van descargando a un ordenador "los datos de viajeros y de recaudación del día", de manera que a la mañana siguiente ya tienen en la oficina toda la infor-

mación de la jornada anterior. En cuanto el vehículo accede a las cocheras, entra a escena el personal de movimiento -encargados de conducir los vehículos en las instalaciones-. "Primero los autobuses rígidos se desplazan a los surtidores para repostar gasoil bio 30 y rellenar el depósito de anticongelante. Después se lavan y se aparcan en el interior de las cocheras. Cuando hemos acabado, traemos los articulados a la bajera para hacer todo el circuito y los volvemos a aparcar en la campa otra vez", señalan. Asimismo, se revisan los neumáticos. Antonio Fernández asegura que los

autobuses pasan por el túnel de lavado "siempre que llueve y si no, un mínimo de dos días a la semana". Una vez que están estacionados, a diario se barren y se limpia el polvo. En cuanto a la fregona, señalan que se pasa siempre que llueve o que se necesita, además de que cada día dos villavesas son sometidas a una limpieza integral, con tapicería incluida. "Si comparas estos autobuses con los de otras ciudades el nivel de limpieza es alto", afirma Fernández, que añade que, de hecho, en las encuestas de satisfacción "tenemos una puntuación muy elevada".

Como reconoce el responsable del equipo de noche, Luis Iribarren, "hay mucho movimiento". Y es que esta labor, "fundamental para el correcto funcionamiento" del transporte, comienza sobre las 22.00 horas y finaliza a las 5.30, media hora antes de que el servicio comience a prestarse otra vez. Un operativo difícil, por el reducido espacio de las cocheras y por el hecho de mover 122 vehículos de 12 y 18 metros de largo, que se pone en marcha los 365 días del año. Sin embargo, "no tenemos golpes", concluye Fernández. Una labor que suele pasar desapercibida, pero que, como destacan, "permite tener la flota a punto para que el servicio salga con normalidad y facilite los desplazamientos" en la Comarca.

### Descenso de viajeros del 0,39% en 2011

Durante 2011 el transporte urbano comarcal tuvo 36.451.645 viajes, lo que significa una bajada de 140.345 respecto al año anterior (un 0,39%). No obstante, dicho resultado supone una moderación de la tendencia descendente iniciada en 2008. En 2011 las líneas más utilizadas volvieron a ser la línea 4 (Barañáin-Villava), con 8.287.955 viajeros y la 7 (Villava-Chantrea-Barañáin), con 3.464.507. No obstante, la 4 experimentó un descenso de 145.646 viajes (1,76%). El mayor incremento en el número de viajes se experimentó en la línea 18 (Zizur Mayor-Sarriguren) -creada en 2010-, con una subida de 512.118 (19,54%). Condicionado por la puesta en marcha de esa ruta, el mayor descenso se experimentó en la línea 15 (Paseo de Sarasate-Zizur Mayor), con un 64,09% de bajada (274.578 viajes). Cabe señalar que en 2011 también fue suprimida la línea 24 (Zizur Mayor) y la línea al aeropuerto. Entre las nocturnas la más utilizada fue la N7, con 229.018 viajes. Porcentualmente, el transporte diurno bajó un 0,43%, mientras que el nocturno subió un 1,86%. »M.P.M.

**Santa Águeda.** Las quintas de Alsasua honraron a la santa y los festejos se prolongaron hasta el sábado, excepto el miércoles y el jueves, que se descansará. **P. 57**

**Valle del Ebro.** Más de 90 profesores protestan contra los recortes en limpieza que provocan "un deterioro en las condiciones higiénicas del centro". **P. 24**



Los articulados pasan la noche en la campa situada junto a las cocheras de Ezkaba; los que tienen los intermitentes dados están a falta de la limpieza y del repostaje. FOTOS: JAVIER BERGASA



Dos conductores dejan la tablilla del autobús, en la que está el horario que debe cumplir la línea.

## Algunas curiosidades del servicio

### LA CIFRA

141

● **Autobuses de flota.** TCC cuenta con una flota de 141 autobuses, sesenta de los cuales son articulados y duermen en la campa de las cocheras de Ezkaba. En cuanto a los rígidos, la mitad pasa la noche en las cocheras de la calle Camino del Canal y la otra mitad, en las de Oricáin.

● **450 trabajadores.** La plantilla de TCC la forman 450 personas.  
 ● **Por la noche, unos 25.** El equipo de noche lo forman 25 empleados: catorce de limpieza, cuatro de taller, cuatro para mover los autobuses, dos para el mantenimiento SAEI y 1 de mantenimiento de neumáticos. No obstante, la cifra total es flexible, dependiendo del día de la semana.

### EL DATO

15.000

### A QUÉ HORA SE RECOGEN

De 20.00 a 22.00 horas	14 autobuses
De 22.00 a 22.30	10
De 22.30 a 23.00	41
De 23.00 a 23.30	38
De 22.45 a 23.15	60

(\*) Trece autobuses, los nocturnos, llegan más tarde: de 23.30 a 1.00 horas.

### OTROS APUNTES

● **Cocheras construidas en 1972.** Las cocheras de Ezkaba fueron construidas en 1972 para albergar hasta 100 autobuses rígidos de 12 metros de largo, si bien en aquella época el transporte urbano de Pamplona contaba con unos 50 autobuses. Actualmente hay 141, de los cuales 60 son articulados (18 metros). A pesar de que estas instalaciones tienen ya 30 años, el director técnico consideró "adecuados" los medios existentes. La Mancomunidad tiene previsto hacer unas cocheras nuevas.  
 ● **122 en servicio.** Un día laborable hay en servicio 122 autobuses, un sábado, 80 y un domingo, 74. TCC señala que no son salen siempre los mismos vehículos. De hecho, los rotan y aprovechan que los autocarres están en el garaje para "hacer los distintos mantenimientos, ITV, revisiones...", de manera que "una vez que quedan operativos pueden sustituir a los autobuses que han sufrido alguna incidencia durante el servicio".

● **Litros de combustible al día.** Un autobús rígido reposta cada día 120 o 140 litros de combustible, depende de la jornada, y uno articulado, sobre 160, expuso Antonio Fernández, director técnico y de optimización de recursos de TCC. Para su abastecimiento cuentan con cuatro depósitos con un total de 150.000 litros de gasoil (bio 30), una capacidad que les permite repostar todos los autobuses diariamente (para lo cual necesitan unos 15.000 litros al día) y hacer frente a posibles incidencias.  
 ● **De 1,5 a 4 minutos en el túnel de lavado.** Las instalaciones de TCC disponen de dos túneles de lavado, uno en las cocheras de la calle Camino del Canal y otro en las de Oricáin. El primero es de movimiento y tarda de 3 a 4 minutos, mientras que en el segundo es el vehículo el que se mueve y el tiempo se reduce a 1,5-2 minutos.  
 ● **Publicidad.** La publicidad que llevan las villavesas también se coloca de noche, si bien no se encarga TCC.  
 ● **Encendido previo.** Fernández comentó que cuando la temperatura es baja encienden los vehículos igual dos horas antes de comenzar el servicio, para que pueda funcionar correctamente, porque por ejemplo "el sistema de puertas sufre con el frío", y para que el vehículo coja temperatura de cara al bienestar del cliente y del conductor.



La nave cuenta con surtidor para llenar de combustible el depósito de los vehículos.