

Operación de Santa Cruz METRO

Preguntas Más Frecuentes (FAQs por sus siglas en inglés)

- P: A menudo observo autobuses vacíos y ¿Por qué METRO está prestando el servicio durante las horas en las que hay poca cantidad de pasajeros?
 - R: Ésta es una pregunta muy común. Conociendo un poco más sobre la lógica del servicio podría ayudar a contestar esta pregunta. El servicio de autobús en general está estructurado alrededor de las horas pico matutinas y vespertinas de los días laborales en la que la mayoría de los clientes están utilizando el servicio para ir y volver del trabajo (negocio principal). Cada hora pico típicamente tiene una dirección pico. Por ende, si los clientes están utilizando el sistema para ir al norte al trabajo, los autobuses transitando hacia el norte contarán con más clientes en el autobús que los que transitan al sur durante las mismas horas pico. Tengan en mente que no hacemos que los autobuses transiten en una sola dirección y después los estacionamos. El autobús que transita hacia el norte que lleva a las personas a sus lugares de trabajo después debe dar la vuelta y dar servicio a las paradas en la dirección opuesta donde hay menos usuarios durante las mismas horas pico. Es decir, el autobús puede parecer que esté transitando vacío. Lo mismo ocurre en la dirección opuesta durante la hora pico vespertina en el viaje a casa.

Durante el medio día, cuando hay pocos usuarios en el sistema, le proporcionamos el servicio que a menudo los objetivos son clientes que necesitan ir al súper mercado o a una cita con el doctor. Durante esta parte del día “fuera de la hora pico”, intentamos desplegar menos autobuses y ampliar los intervalos entre autobuses para proporcionar servicio menos frecuente.

Durante la tarde, noche fuera de las horas pico, tendemos a proporcionar un servicio más a nivel de andarivel en el cual, de manera similar al servicio de medio día fuera de horario pico, desplegamos menos autobuses y ampliamos los intervalos entre autobuses para proporcionar servicio menos frecuente.

En resumen, dependiendo de la hora del día, y la dirección del viaje, uno podría ver un autobús con muchos pasajeros a bordo o uno con pocos pasajeros a bordo.
- P: ¿Por qué utilizar estos autobuses grandes cuando hay pocos clientes, y en su lugar, por qué no comprar vehículos más pequeños para llevar a esos pocos clientes?
 - R: Ésta es una pregunta común. La respuesta es complicada y multifacética. Por una parte nuestro negocio principal es el de proporcionar servicio durante los traslados en las horas pico, principalmente las personas que van o regresan del trabajo. En las horas pico, el utilizar un autobús con capacidad para personas es más rentable que utilizar dos o tres vehículos pequeños con capacidad para 15 personas cada uno (un operador en comparación con el costo de dos o tres operadores). A veces la pregunta se amplía para preguntar por qué no se estacionan los autobuses más grandes en las horas de menor actividad y utilizar vehículos pequeños menos costosos. La respuesta es que no es rentable el poseer dos flotillas de

Operación de Santa Cruz METRO

autobuses que operarían en las mismas rutas durante diferentes horas del día. No solamente sería un reto el almacenar dos flotillas de autobuses durante la noche, pero los costos de mantenimiento asociados con dos flotillas de autobuses sería económicamente prohibitivo.

A veces las personas preguntan por qué no contamos con autobuses más pequeños y los empleamos en rutas que no tengan altos requerimientos durante las horas pico. La respuesta es que operamos el servicio con un enfoque denominado “interlínea”. Una versión simple de la interlínea va algo así. Los autobuses de una ruta en particular operan con una frecuencia más alta de servicio durante las horas pico de la mañana, pero después de las horas pico, bajamos el nivel de servicio de esa ruta a un servicio menos frecuente y movemos (interlineamos) los autobuses extra a otras rutas donde mantenemos una frecuencia más alta de servicios. Si utilizáramos autobuses más pequeños, podrían funcionar en las áreas con necesidades de capacidad más bajas, pero pueden ser de capacidad limitada cuando sean interlineados a otra ruta más tarde esa misma mañana.

En aún otra observación, a veces las personas nos sugerirán que sólo estacionemos los autobuses en las horas de menor actividad cuando exista menos demanda. De hecho, hacemos gran parte de esto siempre y cuando tenga un buen sentido comercial y que el contrato colectivo de trabajo de la Unión lo permita. Por ejemplo, si la ruta requiere de cuatro autobuses en las horas pico para brindar una frecuencia de servicio de media hora, en las horas de menor actividad podríamos estacionar dos autobuses y reducir la frecuencia del servicio a una hora. No obstante, el contrato colectivo de trabajo de la Unión le restringe el uso a METRO de este a no menos del 60% de todas las asignaciones de los días laborables deben ser “asignaciones consecutivas”. Las asignaciones consecutivas son asignaciones donde el operador del autobús lo conduce sin estacionarlo por ocho a más horas seguidas. Por el contrario, una asignación de turno compartido es una donde el operador del autobús lo conduce por decir cuatro o más horas, estaciona el autobús entre 3-5 horas, dependiendo de la asignación, y después conduce una vez más por otras cuatro horas o más (nunca excediendo diez horas de tiempo al volante). En este ejemplo, el operador del autobús no recibe pago por las 3-5 horas de descanso o el tiempo intermedio entre los eventos de conducción, pero recibirá un pago adicional de ½ tiempo por todas las horas trabajadas a lo largo de un periodo de diez horas. El lapso de tiempo es el tiempo total desde el inicio de sesión hasta el cierre de sesión, incluyendo el descanso no pagado/tiempo intermedio entre los eventos de conducción. Estos ejemplos son proporcionados en un esfuerzo para mostrar un pequeño ejemplo de las muchas complejidades para proporcionar este servicio. Algunas de estas complejidades se indican en la ley, tal como la de diez horas al volante y algunas por el contrato colectivo de trabajo de la Unión.

Independientemente de si utilizamos un autobús grande o uno chico, el autobús requiere de un operador. Por lo tanto, los costos de mano de obra para conducir un autobús pequeño en comparación con uno grande son similares. Adicionalmente, los autobuses pequeños no están construidos para soportar los mismos ajetreos que los grandes, y por ende resultaría en mayores costos de mantenimiento.

P: ¿Por qué no calificar todas las rutas de autobús por productividad y eliminar servicios iniciando con los de peor desempeño?

Operación de Santa Cruz METRO

R: La interpretación de productividad varía dependiendo de cómo se clasifica la ruta. La productividad en una ruta rural se juzga diferente de lo que sería para una ruta urbana o una suburbana.

Devastaríamos las rutas rurales si basáramos nuestra reducción de servicios en sólo las rutas de menor productividad. Al hacerlo, también dañaríamos la red de conectividad y probablemente resultaría en una reducción severa en la cobertura geográfica. METRO en cambio ha optado por un enfoque más quirúrgico para la reducción de servicio centrándose en disminución de viajes, duración del servicio y frecuencia del servicio.

P: ¿Qué está haciendo METRO para compensar las deficiencias en el financiamiento?

- R: METRO también tiene el deber de revisar todas las funciones de la empresa en búsqueda de ahorro en los costos. Durante los últimos dos años, los gerentes de departamentos han diligentemente reducido los gastos dentro de sus respectivos departamentos; Nuestros sindicatos y gerencia han prescindido de aumentos salariales por algunos años; y, METRO está manteniendo varios puestos vacantes financiados, operando la empresa con menos personal, quien a su vez están realizando más funciones. Organizativamente, METRO es una organización muy matriz (plana)(favor de revisar el Organigrama de METRO en www.scmttd.com).
- METRO participó en un programa disponible a través de la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía de Monterey (AMBAG por sus siglas en inglés) que proporcionó un préstamo con el cual se modificaron varias instalaciones de METRO a iluminación de eficiencia energética. Este préstamo a corto plazo es pagado a través de las facturas de servicios básicos, y una vez que sea liquidado, resultará en gastos de servicios públicos más bajos.
- Algunos mantenimientos de algunos vehículos de realización externa históricamente ahora se están realizando de manera interna con un ahorro.
- METRO continúa buscando de manera agresiva oportunidades de subvenciones Estatales y Federales.

P: ¿Qué está haciendo METRO para aumentar pasajeros?

- METRO continuará ofreciendo descuentos a los adultos mayores, discapacitados y jóvenes y para ofrecer a las entidades grandes la oportunidad para aprovechar el programa de pases al por mayor.
- METRO seguirá participando en los eventos comunitarios a lo largo de todo el condado, tales como desfiles, la Feria del Condado de Santa Cruz y Primer Viernes, para comercializar el servicio y hacer crecer el conocimiento de la industria.
- METRO establecerá un esfuerzo de mercadotecnia para atraer a nuevos pasajeros a las rutas que cuentan con la capacidad para absorber más usuarios.