

# El Ruidito

Adrian Kosmaczewski

2007-02-22

En varias ciudades de Suiza, cuando te subis a un trolebus de los viejos, siempre escucharas un “tic-tic-tic-tic-tic...” mientras se mueve el vehiculo. Como si fuese una bomba. El ruidito es escucha sobre todo si te sentas en la parte de adelante, cerca del chofer. Pasaron años hasta que alguien me explico lo que era: los choferes de las empresas de transporte publico tienen que entregar, cada dia, un informe que indica el kilometraje que hicieron, como prueba de que se hicieron correctamente todos los trayectos previstos. A partir de ahi se evalua el rendimiento y los salarios de cada uno.

El ruidito corresponde a un sistema, dentro de una especie de “caja negra”, que llena automaticamente una ficha a medida que circula el vehiculo, y que constituye el informe en cuestion. No se bien que contiene, pero me comentaron que informa sobre la velocidad del vehiculo en todo momento, sobre la distancia recorrida, sobre las paradas efectuadas, los retrasos eventuales, en fin, todo lo que concierne el recorrido del trolebus. Todo.

Es conocido el cariño que le tienen los suizos al control de los empleados. En una empresa donde laboraba hace 2 años, tenia que rellenar 3 planillas distintas de horarios. Asi fue como cultive un odio horrible a SAP. Alguna vez escribi sobre eso. Este control explica el porque del andar panfilo de los autobuses (nunca pretendas ir rapido en un autobus suizo) y los horarios tan precisos que te ponen, no solo en cada parada sino incluso en la web. Y explica tambien ese sentimiento de paranoia que es omnipresente en este pais.

Pero como hacen en Buenos Aires? Es conocido que los bondis a veces circulan a toda velocidad porque les hacen problema si llegan demasiado tarde o demasiado temprano (lo cual, en Buenos Aires, teniendo en cuenta el transito que hay, es una verdadera loteria la mayoria de las veces).

Creo yo, la cosa es asi: en Buenos Aires, cada linea corresponde a una empresa diferente. En Suiza no; todas las lineas de cada ciudad, pertenecen a una empresa unica, estatal, que posee los vehiculos y un equipo de choferes. La diferencia en el control de los choferes estriba en el hecho de que, a diferencia de Buenos Aires, donde las estaciones terminales de las lineas suelen tener un deposito de vehiculos, en Suiza las terminales de las lineas no corresponden usualmente con los depositos de los vehiculos; es decir que los patrones no estan

en las estaciones terminales verificando si el chofer llego o no. Con lo cual el control se hace de manera automatica, transparente. Si alguien tiene una teoria mejor, adelante!

Tambien es tipico ver como los choferes cambian de turno en medio de los trayectos; es asi como uno, que esta apurado, tiene que presenciar como los choferes cambian de puesto, en medio del trayecto, bajandose del trolebus, saludandose mutuamente durante unos buenos minutos, y despues acomodandose panfilamente en el puesto del conductor.

En los vehiculos mas recientes, empero, el ruidito no se escucha mas. Ahora hay una computadora que transmite toda la informacion en tiempo real a la terminal. Es mas moderno, barato, efectivo, y puedes controlar mejor a tus empleados. Creo que hasta transmite el peso del chofer antes y despues del almuerzo.