

Artículo publicado en Clarín el 18 de marzo de 2012

Coches de museo, señales viejas y la inversión parada

Por Gerardo Young

La seguridad del subterráneo. Nación y Ciudad pelean por ver quién lo maneja. Mientras, se demoran obras clave. Se precisa tecnología básica. Se abren puertas con el subte en movimiento. Y no hay detectores de incendio.

¿Saben los usuarios del subte que en las estaciones no hay detectores de incendio? ¿Saben que la línea C, que une Retiro con Constitución, tiene un sistema de señales de alerta de 1936? ¿Saben que hay obras demoradas por miles de millones de pesos y que la pelea entre el gobierno nacional y el porteño no hace más que postergarlas?

La tragedia de Once del 22 de febrero puso en estado de alerta a todo el sistema de seguridad del transporte público. ¿Puede repetirse la catástrofe de los 51 muertos? ¿Hasta dónde se toman medidas para evitar otra? A diferencia de lo que ocurrió en el tren de la línea Sarmiento, no hay sobre los subterráneos denuncias o auditorías que presagien catástrofes. El estado de la red subterránea es, por varias razones, más moderno que el de los trenes suburbanos. Pero atención, porque no es el subte una red homogénea, hay líneas que funcionan como hace casi cien años, y hay demoras en obras clave que no resisten al sentido común. Por caso, la más sencilla: los subtes carecen de sistemas de iluminación que sobrevivan a un corte de luz general, algo elemental para evacuaciones.

Concesionada en 1994 a la empresa Metrovías, del grupo Roggio, la red de subtes está formada por seis líneas (A, B, C, D, E y H) y el Premetro. Moviliza a 849 mil personas por día a través de distintos puntos de la ciudad, en un trayecto que, sumadas todas sus venas, alcanza un recorrido de 58,9 kilómetros, al que se aborda en algunas de sus 88 estaciones. Al igual que en las concesiones para los trenes, el contrato -vigente hasta 2017- obliga a la concesionaria a dar un buen servicio y mantener la estructura vial, pero es el Estado el encargado de hacer las inversiones para garantizar su seguridad, operatividad y confort. Según el plan de obras estipulado para ese fin, el Estado debe invertir de acá al 2020 unos 5.284 millones de pesos. Esa es una de las razones por las que ni el gobierno de Cristina Kirchner ni el de Mauricio Macri quieren hacerse cargo de los subtes. ¿Qué pasa mientras tanto? Los pasajeros saben mejor que nadie en las condiciones en las que viajan, con demoras, escaso confort, por momentos apilados unos sobre otros. Pero ¿son los subtes seguros?

Las falencias de seguridad fueron señaladas en un informe que elaboró el gobierno porteño como argumento para intentar devolver la administración del subte a la Nación. De ese informe, más la consulta a los trabajadores del subte, a la empresa concesionaria, auditorías de la AGN y un relevamiento propio de este diario, se destacan fallas estructurales serias.

La principal es la falta inversión en el sistema de alerta de los trenes, que incluye un frenado automático computarizado y moderno. Esto no es parejo. Las líneas B, D, E y H tienen instalado y en funcionamiento lo que se conoce como el sistema ATP (Protección Automática de Trenes) que permite controlar la velocidad y el frenado de los subtes a través de una computadora y de una serie de señales físicas de alta tecnología. Es el sistema que usan en los principales subtes de Europa. En Buenos Aires, se controla desde un centro inteligente ubicado en Bernardo de Irigoyen y Alsina, a través de pantallas gigantes. Pero esa inversión no alcanza a las líneas C y A. En el caso de la línea C, el sistema de seguridad actual, que incluye un frenado de emergencia, data de 1936, hace ya 76 años. “Son señales que están en perfecto estado. No hay ningún riesgo”, aseguran en Metrovías. Para instalar allí el ATP harían falta 20 millones de dólares y, como tantas otras, es una de las inversiones que se vienen demorando.

¿Qué pasa en la línea A? El sistema ATP está instalado en esa línea, pero no puede funcionar porque los trenes que la circulan son tan antiguos que no aceptan la tecnología. Todos los conocen: son trenes bellísimos, pero de madera, ideales para un museo. ¿De cuándo son? De 1913; a un paso del centenario. Según el delegado gremial Roberto Pianelli, la falta de ATP en la línea A la hace riesgosa en la estación Plaza de Mayo, la última parada. “Ahí, si fallan el conductor y los frenos comunes, puede ocurrir un desastre”, dijo a Clarín. Sería justo en los cimientos de la Casa Rosada. Pero Metrovías lo desmiente.

La falta de recambio de vagones es profunda. Metrovías muestra que cuando recibió la concesión tenía 186 coches operativos y hoy cuenta con 658. También, que las averías disminuyeron, de 69 cada 100 mil kilómetros a 7,7 averías con el mismo uso. Pero el informe de Macri, que no fue desmentido, delata demoras en la compra de 52 coches nuevos y la reconstrucción de otros 97. Puede que sea poco, ya que la empresa admite que para sacar de circulación los trenes viejos de la línea A hacen falta 150 coches. El gobierno nacional viene anunciando desde 2008 la compra de esos 150 vagones a la industria china. Se siguen aguardando.

Los trenes viejos tienen otros riesgos. Los de la línea H son de 1934 pero tienen puertas automáticas. Los de la línea A, otra vez, pueden abrirse con el subte en movimiento. Los silbatos de los guardas a veces no alcanzan para detener a los pasajeros más temerarios, que abren las puertas para poder saltar al andén. Un peligro.

Hay otras fallas cuya solución debería ser muchísimo más simple. Una reciente investigación de la Maestría de Periodismo de Clarín, consistió en verificar la existencia de los matafuegos previstos por el sistema de seguridad que Metrovías anuncia en las estaciones. Se revisaron 40 estaciones de las líneas B, C y D y se comprobó que falta el 20 por ciento de los matafuegos proyectados. Los planos de seguridad los muestran, pero en realidad no existen.

Del informe de Macri surge, y lo confirma Metrovías, que falta proveer al subte de un sistema de ventilación, esencial ante eventuales incendios, especialmente en 20 estaciones de las líneas B, C, D y E. Esa falencia atrae otra, insólita: no existen detectores de fuego o

humos en ninguna de las 88 estaciones. Según la empresa, se debe a que serían inviables sin un sistema de ventilación adecuado. Es decir, que porque no hay una cosa no se hace tampoco la otra. Si ocurre un incendio, serán los gritos o un llamado telefónico los encargados de dar el alerta.

Un problema puntual se da en la estación 9 de julio de la línea D, que hace de pasillo para el intercambio de pasajeros de las líneas B y C. Pasan por allí, por día, entre el 20 y 30 por ciento de los pasajeros del subte. La escena que se ve a diario es de una película de suspenso: muchos pasajeros corren por el andén para no perder el próximo tren; otros pasan distraídos leyendo mensajes en el celular; otros esperan parados. Todos están codo a codo a centímetros de caerse del andén. En un plan de Obras de la Secretaría de Transporte de la Nación, de 2005, se proyectó un túnel que resolviera ese problema. Es una obra costosa, de 60 millones de pesos. Y también se aguarda.

¿A quién reclamar esas obras? El gobierno nacional creó un fondo fiduciario que está congelado hasta que se defina quién se hará cargo del subte, si la Nación o la Ciudad. Ningún funcionario responde hoy los llamados y consultas de Metrovías. Está todo en suspenso. Menos los pasajeros, que siguen circulando.

Hay más y más deudas. Se deben renovar las vías de la línea E, la mayoría con más de 40 años de antigüedad. Se deben instalar escaleras mecánicas y accesos para discapacitados, tal como reclamó la Auditoría General de la Nación (AGN) en informes de 2005 y 2008. Y falta el alumbrado de emergencia, una obra que no puede costar más dinero que la voluntad de hacerlo. Esos son los subtes hoy. Más seguros que antes, pero siempre corriendo detrás de las nuevas exigencias. Con obras siempre demoradas, coches cada día más viejos, pasajeros que se entregan sin más armas que el lamento y asisten, para colmo, al juego del Gran bonete de los que toman las decisiones.