

RESUMEN EJECUTIVO PRELIMINAR Y CERTIFICACIÓN

El presente informe de auditoría sobre el mantenimiento realizado por Metrovías se emite a su solicitud, y contempla una visión de los diferentes tipos de mantenimiento que se realizan sobre los sistemas y trenes de las líneas del Subte de Buenos Aires y la línea Urquiza, desde un enfoque y planteamiento totalmente independiente, identificando puntos débiles y aportando posibles propuestas de actuación al respecto.

Pensamos importante destacar, en un apartado preliminar y directivo como éste, que la evaluación que el equipo de expertos hemos hecho, sobre cómo se realiza el mantenimiento preventivo y correctivo analizado, es claramente positiva. El mantenimiento se realiza adecuadamente en cuanto a consistencias y gamas, y con una importante preocupación por la seguridad, en línea con las buenas prácticas internacionales en esta materia. Los positivos resultados y su evolución lo demuestran, a pesar de estar manteniendo unas instalaciones, sistemas y trenes bastante antiguos en muchos casos, y superados tecnológicamente en otros.

Sin lugar a dudas, existen puntos de mejora, como ocurriría en cualquier análisis de cualquier explotación ferroviaria, pero en ningún momento se han detectado debilidades desde el punto de vista operativo que, a nuestro juicio, puedan suponer malas prácticas en contra de criterios de seguridad o prácticas indebidas que puedan considerarse problemáticas o peligrosas. Todo lo contrario.

El hecho de haberse solicitado este informe a iniciativa propia consideramos ya evidencia una clara y firme preocupación por la mejora continua, y por los deseos de avanzar en ofrecer a la ciudad de Buenos Aires y a sus visitantes un servicio ferroviario de calidad y seguro. Lo cómodo hubiese sido no hacer nada y conformarse con los niveles de calidad alcanzados, dado que son positivos.

Ciertamente, la evolución a lo largo de los últimos años del número de incidentes y accidentes global, así como del número de fallas, sin haberse producido reemplazos ni renovaciones significativas en trenes ni en instalaciones, evidencia la preocupación por la mejora del servicio y de la seguridad detectada en toda la plantilla de estructura y directiva de Metrovías y Urquiza, y lo acertado de las medidas y acciones acometidas.

Debemos destacar, no obstante, el hecho de haber constatado algunas debilidades estructurales del sistema en la explotación analizada que deberían ser estudiadas; y arbitrarse o elevarse los trámites y gestiones oportunas para sus soluciones. Determinadas situaciones estimamos precisarán de una cierta aportación económica para renovar los sistemas que se han comprobado exigen una clara sustitución, en unos casos, o mejora funcional y operativa en otros. Si no se consiguiera esta renovación o mejora rápidamente, habrá que arbitrar métodos sustitutorios o cambiar determinados mantenimientos, a la espera de una situación económica más favorable que permita realizar la inversión precisa. En otros casos en los que las limitaciones vienen impuestas también por condicionamientos estructurales, pero asociados al personal disponible, será preciso arbitrar estudios de ciclos y reprogramaciones de actividades para, salvaguardando la seguridad, poder adecuarse a las disponibilidades productivas de la plantilla.

Como resumen, reiteramos el reconocimiento al deseo de mejora mostrado al solicitar este dictamen. La evaluación desde el punto de vista de la seguridad del mantenimiento realizado en la Red del Subte y Urquiza es positiva, y los trabajos se llevan a cabo conforme las mejores prácticas internacionales en el campo del mantenimiento ferroviario metropolitano. Por tanto certificamos su adecuación a dichas buenas prácticas internacionales. Los puntos débiles detectados proponemos sean analizados cuanto antes, abordando un plan de puesta en marcha de las medidas organizativas que recomendamos, que pensamos no serán difíciles de implementar. En paralelo, para aquellas debilidades asociadas a razones estructurales, tanto por falta de inversión o por limitaciones debidas a la situación de la plantilla disponible, recomendamos analizar medidas como las que proponemos en este informe que, cuando menos, paliarán la situación detectada, a la espera de que, en un futuro cercano, se disponga de una situación económica en unos casos y social en otros, más favorable, que permitan unas mejoras más consistentes que las recomendadas.

En Madrid, a seis de Julio de 2012

A handwritten signature in blue ink, 'Francisco Javier González Fernández', is written over a circular blue logo for 2iT INGENIERIA. The logo contains the text '2iT INGENIERIA' and 'C.I.B. 848/2008'.

Francisco Javier González Fernández

Director General de Ingeniería de Instalaciones y Trenes-2it

Profesor de Ferrocarriles UPM y UNED- España

Presidente de la Asociación Española de Mantenimiento