

El túnel más largo tiene fallos de evacuación

Una de cada tres salidas de emergencia del subterráneo entre Legazpi y el Calderón no funciona



Salidas de evacuación en el túnel de la M-30- D. B.

DANIEL BORASTEROS - Madrid - 02/03/2007

En el túnel de la M-30 que discurre entre Legazpi y el Vicente Calderón, cuya cinta inaugural se cortó el lunes 19, al menos siete de sus 22 salidas de emergencia a la calle no están terminadas, según comprobó EL PAÍS el martes pasado. No funcionan los sistemas de apertura automática, de modo que están siempre abiertos y vigilados por un obrero. Las vías de escape están interrumpidas por vallas, carretillas y ferralla. También tienen cables sueltos y ninguna está presurizada. Fuentes de los bomberos agregan que no están listas algunas de las emisoras para avisar en caso de accidente. Un portavoz municipal reconoce las deficiencias, pero precisa que las salidas "no son necesarias y están inconclusas porque sirven de conexión con otros túneles".

Los obreros, aunque hace calor y guiñan los ojos al sol, han hecho una hoguera con un tablón de madera junto a la salida de emergencia número 13 del túnel de la M-30, paralelo al río Manzanares entre Legazpi y el estadio Vicente Calderón. Un subterráneo, por el que se estima que pasan 110.000 vehículos diarios. Hay cinco trabajadores rodeando el agujero. "Aún no están listas de la 10 a la 13", confiesa uno de ellos. Se equivoca. No están "listas" desde la 7 hasta la 13, ya lindando con la plaza de Legazpi. Tampoco, al menos, la 16 y la 19, cerca del estadio Vicente Calderón. El túnel urbano más largo de Europa cuenta con 22 salidas en sus 2,7 kilómetros.

Todas las que discurren en el corredor que va del Nudo Sur al Puente de Praga están abiertas y apuntaladas con tablones o hierros. A ninguna le funciona el sistema de apertura automática. En lo que sí tiene razón el operario es en que en las salidas más próximas a Legazpi aún hay paneles de pladur, carretillas con cemento, botes de pintura, vallas de metal, alambres oxidados y cables eléctricos con los cabos sueltos apuntando hacia la nada. En las otras, además de estar rodeadas de obstáculos, incluidas vallas metálicas, parrillas herrumbrosas y agujeros, sólo faltan cuestiones eléctricas y la última mano de pintura a los escalones y las paredes. "Las dejamos abiertas las 24 horas del día", afirma un vigilante minimizando los riesgos.

El Ayuntamiento, por boca de un portavoz de Urbanismo, reconoce que es cierto que "algunas no funcionan", pero achaca esta circunstancia a que esas salidas "sirven de conexión con otros túneles no inaugurados aún". "Todas las que son necesarias, funcionan, al menos eso es lo que dicen los ingenieros", afirma.

Desde la Concejalía de Seguridad se insiste en el argumento: "Los expertos dicen que sólo con algunas salidas en funcionamiento se puede abrir con garantías, aunque, claro, lo ideal sería que estuvieran todas". Sobre el problema que supone que desde la calzada no se sepa cuáles funcionan y cuáles no, se arguye que, en caso de accidente, "nadie sale corriendo, antes se llama a emergencias y ellos sí saben cuáles están en uso". Una comisión de bomberos estuvo la semana pasada, con el túnel ya inaugurado en el mismo escenario. "Algunas salidas tienen los agujeros y poco más", aseguran dos bomberos, sin identificarse. En caso de accidente, los obstáculos para acceder a la superficie hacen "inaceptable", dicen, el acabado con el que se inauguraron los túneles. Esas mismas fuentes aseguran tajantemente que tampoco están terminadas y en funcionamiento las emisoras y los sistemas de comunicación, que servirían, en su caso, para contactar con los servicios de emergencia.

Además, uno de los técnicos de IU señala que ninguna de las visitadas en el corredor de Legazpi tiene "presurización en la cámara intermedia entre las escaleras y el túnel". Es cierto, las puertas de estos pequeños vestíbulos están abiertas y por ellas transitan los obreros con cubos y herramientas.

Ayer mismo, las salidas 16 y 19 del mismo túnel y a la altura ya del Puente de San Isidro, estaban cerradas. Pero sobre el cemento de su cúspide había una claraboya abierta para poder trabajar en su interior. Los obreros explicaron que se debía a un "corte de energía", según el técnico de IU. Ambas estaban precintadas por tiras de plástico y rodeadas de vallas amarillas de metal. Manuel Francés, secretario de la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid (Famma), aporta otro ángulo de preocupación: "¿Qué hacer con los discapacitados en caso de accidente?". El túnel mide casi tres kilómetros. No existe ninguna reglamentación explícita, ni europea ni española, sobre este tipo de salidas. La regulación escrita afecta a los túneles interurbanos. Lo que sí existe es una ordenanza municipal sobre escaleras. Y, desde luego, no admite cinco tramos de más del 10% de pendiente, que ascienden al equivalente a una casa de tres pisos.

Ése es el caso de los escapes de emergencia de la M-30. Son un pronunciado tramo recto con varios descansillos intermedios (entre cuatro y cinco, según de la parte del túnel en la que estén). Concluye con un interrogante escalofriante: "¿Y si pasa algo?". Esta federación ha recibido ya una denuncia de un discapacitado. Y le han llegado varias cartas solicitando información. Fuentes de los bomberos municipales inciden en el problema: "En caso de fuego, los dos puntos fundamentales son la ventilación y la evacuación masiva, que incluye niños, personas mayores e inválidos. Con todas esas escaleras, un porrón, y la cantidad de obstáculos que hay, sólo cabría llevar a la gente en brazos".

Inés Sabanés, portavoz municipal de IU, dice que el túnel "es una ratonera" y considera "muy grave" que las salidas "estén señalizadas y no funcionen". Además, le consta que "no hay ningún tipo de documento oficial que avale la posibilidad de apertura del túnel".

<http://www.elpais.com/articulo/madrid/tunel/largo/tiene/fallos/evacuacion/elpepuespmad/20070302elpmad/2/Tes>

Prisas, inundaciones y vías de escape sin terminar por cada cinta cortada

D. B. - Madrid - 02/03/2007

"Los ciudadanos quieren que los servicios entren en funcionamiento cuando estén terminados", era la respuesta casi automática que repetía muy convencido un portavoz municipal el pasado 1 de febrero. Se le preguntaba por las deficiencias de las salidas de emergencia del subterráneo entre el Vicente Calderón y Marqués de Monistrol, el segundo tramo inaugurado del túnel de la M-30 que corre paralelo al Manzanares. Entonces, al menos cuatro de las 18 vías de

urgencia estaban sin terminar dos días después de la foto inaugural. Había andamios en su interior. No funcionaban los sistemas de apertura. Estaban rodeadas de obstáculos. No se podía acceder a la calle. No servían.

El siguiente tramo que se abrió al tráfico, el que permite salir directamente desde la cuesta de San Vicente hasta la autovía de Extremadura, se inundó horas después de que el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, lo diera por estrenado el 8 de febrero. Costó 133 millones de euros. No soportó la lluvia caída aquella mañana. "Es normal, muchos túneles se han inundado alguna vez en un día de lluvia", fue la réplica del portavoz municipal.

El esquema se repite en este último tramo del túnel, entre el Nudo Sur y el Calderón. Pero con una diferencia. En esta ocasión, el alcalde, el día de la apertura oficial al tráfico, enseñó una salida de emergencia a los periodistas. Era una de las que funcionan, claro.

http://www.elpais.com/articulo/madrid/Prisas/inundaciones/vias/escape/terminar/cinta/cortada/elpepuespmad/20070302elpmad_1/Tes