**El Subte por dentro: el Secretario de Transporte y Obras Públicas visitó uno de los centros de monitoreo de la red**

*Juanjo Mendez y la presidenta de SBASE, Manuela López Menéndez, visitaron uno de los puestos centrales de operaciones desde los cuales se controla el funcionamiento del servicio las 24 horas del día, los 365 días del año.*

Buenos Aires, 1 de octubre de 2021.- El secretario de Transporte y Obras públicas de la Ciudad, Juan José Mendez, y la presidenta de Subterráneos de Buenos Aires (S.E.), Manuela López Menéndez, visitaron el Puesto Central de Operaciones (PCO), donde vieron cómo se monitorea permanentemente el funcionamiento del servicio y se controla la seguridad operativa. De la recorrida también participaron el director de Operaciones de SBASE, Matías Kielak, y el gerente de Operaciones de Metrovías, Eduardo Domínguez.

El subte cuenta con dos PCO: uno para el monitoreo de las líneas A, B, C, D y E y otro para la Línea H. Desde allí, y gracias a la intervención de los sistemas de señales, se visualiza la posición de todos los trenes en zona de vías y se indica al conductor la velocidad permitida en cada tramo. Es decir, que está vinculado a la operación, a la seguridad y a la frecuencia del servicio.

El PCO funciona las 24 horas, los 365 días del año y en él trabajan 26 personas. Cada línea tiene un puesto de monitoreo con una persona a cargo de la operatoria y un puesto central de supervisión que agrupa las líneas A, B, C, D y E. El puesto de monitoreo de las diferentes líneas, además de atender la circulación de los trenes, también se encarga del monitoreo de diferentes sistemas, como por ejemplo, potencia, sistemas de ventilación, sistemas de bombeo. Asimismo, existe otro puesto que se dedica exclusivamente a la energía eléctrica de catenaria y subestaciones.

Los sistemas de señalamiento son sistemas de control y protección de las formaciones, cuya función principal es que circulen de forma segura asignando rutas e informando la posición de los trenes para evitar colisiones. Además, permite actualizar los carteles de “Próximo tren” que indican la llegada de la siguiente formación en andenes.

En la Línea D se está renovando el sistema de señales para pasar de un sistema ATP (Protección Automática de Trenes) a uno CBTC (Control de Trenes Basado en Comunicaciones) que permitirá brindar un servicio más regular y confiable. Se trata de un sistema de última generación cuya tecnología es adoptada por los subtes más modernos del mundo. Trabaja mediante la comunicación entre formaciones, permitiendo el máximo acercamiento de forma segura y reduciendo el intervalo al mínimo posible.

**¿Cómo operan los sistemas de señalamiento?**

A partir de una comunicación entre la vía, la formación y el PCO.

* En la vía se instalan las señales laterales, los circuitos de vía (cuya función es indicar cuándo hay un tren en un determinado tramo), el sistema de antenas para comunicarse con la formación y las balizas que le indican al tren en qué coordenadas del tramo de la línea se encuentra.
* En los coches se instalan los equipos de comunicación con el PCO, los equipos que comandan la tracción, el sistema de frenado del tren y los equipos para conocer la ubicación de la formación a lo largo del tramo de línea (radar, odómetro, etc.).
* La comunicación se da mediante radio entre los trenes y el PCO en el caso del sistema CBTC, mientras que en los ATP la información de la velocidad de circulación y las órdenes de detención y arranque se llevan a cabo desde los equipos instalados en las estaciones a través de los rieles.