

### [Trabajadores de Metro de Madrid alertan de posibles accidentes](#)

Enviado por martin el Lun, 07/28/2014 - 08:00

Antetítulo portada:

Servicios públicos

Foto portada:



Antetítulo (dentro):

Servicios públicos en peligro

Sección principal:

[Global](#)

Cuerpo:

En la película *In time* (2013), literalmente el tiempo es dinero. La población cobra y paga en tiempo de vida. La mayoría apenas posee tiempo para vivir unas horas o un día. En los barrios ricos, donde sus habitantes han acumulado cientos y cientos de años, hay un truco infalible para detectar a un pobre de tiempo: **come rápido, se mueve rápido y, sobre todo, va corriendo a todas partes**. De la misma forma, hay una manera de detectar a un madrileño en el metro de Barcelona: va corriendo por los pasillos. Cuando llega al andén respira aliviado. No está en Madrid. Próximo tren: un minuto.

Pero para [los viajeros del metro de Madrid](#), que esperan hasta 17 minutos en el andén o que dejan pasar dos trenes para contener la respiración en el tercero, Barcelona queda muy lejos. Y mucho más lejos está para quienes el pasado 2 de julio **llevaban esperando más de media hora** a que se arreglara una avería en un túnel de la línea 5. Al final, [cientos de pasajeros tuvieron que caminar por la vía](#) hasta la estación más cercana.

Dos días antes, el 30 de junio, no ocurrió nada, según la empresa de Metro y la Comunidad de Madrid. No es lo que dicen los sindicatos. Ese día, en la estación Cuatro Caminos de la línea 1, falló el freno automático que impide que los trenes colisionen, conocido como CBTC por sus siglas en

inglés. El conductor accionó el freno manual a tiempo de impedir una tragedia, pero **no pudo impedir la colisión y que acudiera el Samur**. Sólo una mujer resultó herida leve y no necesitó atención.

Los recortes se han notado en los repuestos: falta de ruedas, guantes, herramientas, y reciclaje de tornillos y tuercas

Ya en marzo, los conductores de la línea 10 [lanzaban la advertencia](#) sobre las consecuencias de la falta de inversión: “Está claro que existe una evidente falta de mantenimiento en las instalaciones y ello puede repercutir negativamente en nuestra integridad física o en la de los viajeros que transportamos”. **El anuncio coincidía con dos descarrilamientos de trenes sin pasajeros en apenas 72 horas** en la misma línea 10. Cinco días antes, esta línea había tenido que cerrar seis horas por un escape de monóxido de carbono.

No son casos aislados. Ignacio Arribas, secretario general de la sección de Metro de CC OO, no tiene dudas en afirmar que la red de metro se encuentra en el peor momento de su historia reciente. “Las incidencias en vía por la falta de mantenimiento se han agravado mucho”, reconoce. La falta de suministros y repuestos ha alcanzado dimensiones preocupantes: falta de ruedas –que dejan a los trenes en las cocheras–, falta de guantes y herramientas –que impiden a los trabajadores reparar averías–, reutilización de tornillos, bridas y tuercas, etc. Los trabajadores de Metro han creado un término para describir una situación en la que la falta de inversión obliga a que cada vez menos trenes recorran las vías: “Canibalización”. **Ante la ausencia de repuestos, se ven obligados a reutilizar las piezas de otros trenes**, que quedan inservibles en los depósitos, agravando aún más las deficiencias de la red y las quejas de los usuarios.

### Y en éstas llegó el ERE

No fue de un día para otro. Después de los procesos de ampliación de Metro de Madrid, que duplicó los kilómetros de red, la contratación de personal se estancó. Con la llegada de la crisis, ya no se reemplazó a las personas que se jubilaban, comenta Javier Montero, trabajador de Metro e integrante de Solidaridad Obrera. **Y a finales de 2013, un ERE despidió a 589 trabajadores**. “Ahora mismo la plantilla se ha quedado muy por debajo del mínimo imprescindible para dar un servicio de calidad suficiente, ni siquiera mediocre”, dice Montero, que trabaja en el suburbano arreglando averías. “La degradación del servicio de metro no sólo se produce por falta de mantenimiento, sino también por falta de personal”, dice.

Ante la ausencia de repuestos la plantilla se ve obligada a ‘canibalizar’ otros trenes

La empresa y la Comunidad han esgrimido como razón para el ERE la reducción del servicio y la caída de la demanda. Montero no comparte esta visión: “Si a un viajero, sobre todo de noche, le pones un tren cada 20 minutos, y antes lo tenías cada diez, es normal que esos diez minutos los emplee en buscar un medio alternativo; si lo encuentra no va a volver al metro. Ésa es la falta de demanda. **Las propias medidas de ahorro de Metro son las que están echando a la gente**. Si tú echas a la gente es normal que haya menos demanda”.

Para este sindicalista de Solidaridad Obrera, la política de la Comunidad con respecto al transporte es **la misma que con otros servicios públicos**: “Deteriorar o denigrar los servicios públicos luego conlleva que se privaticen, porque así se supone que van a ser más efectivos. Hay un plan que viene de tiempo atrás y, por desgracia, están dando pasos agigantados últimamente”.

Además de la caída de la demanda, la otra justificación de los recortes es la deuda de 500 millones de euros que tiene Metro. Para Estrella Aranda, inspectora de puesto de mando y delegada de CC OO, **el origen de esta deuda viene de los años dorados de la burbuja inmobiliaria**, donde las líneas de metro acompañaban los desarrollos inmobiliarios: “Fue el boom de las inauguraciones, eran muy ostentosas, daban muchos votos, cada mes inaugurábamos un tramo, fueron las vacas gordas. Se hicieron líneas que no venían a cuento para nada”.

Para paliar la deuda, **la empresa de Metro y la Comunidad prevén vender unos 95.000 metros cuadrados** de terrenos y edificios por 120 millones de euros. Desde CC OO denuncian que

## Trabajadores de Metro de Madrid alertan de posibles accidentes

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)

---

esta operación se realiza en “el peor momento para vender” por la caída del precio de la vivienda y el suelo. “Quienes se van a quedar con los terrenos son las constructoras con más poder y a muy bajo precio”, dice Ignacio Arribas.



Temáticos:

[número 227](#)

[servicios públicos](#)

[transporte público](#)

Geográficos:

[Madrid](#)

Nombres propios:

[Metro de Madrid](#)

[Solidaridad Obrera](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Cuerpo del artículo

Compartir:

Tipo Artículo:

Normal

Autoría foto:

[Álvaro Minguito](#)

Info de la autoria:

Redacción

Autoría:

[Martín Cúneo](#)

Formato imagen portada:

grande

## Trabajadores de Metro de Madrid alertan de posibles accidentes

Publicado en Periódico Diagonal (<https://www.diagonalperiodico.net>)

---

Tipo de artículo:

[Normal](#)