

<https://info.nodo50.org/Accidente-en-Metro-de-Madrid-para.html>



Accidente en Metro de Madrid, ¿para cuándo?

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Sábado 24 de agosto de 2013

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

Hace unos años, cuando la fiebre del “más y más trenes, más y más rápidos” revisamos las velocidades y códigos de todas las líneas de Metro y enviamos comunicación a la Dirección de la empresa solicitando la reducción de velocidad en varios puntos de cada línea, en concreto aquellos en los que el tren daba bandazos o tenía opción de suceder un accidente (agujas, curvas, etc). El escrito fue archivado, suponemos que en la papelera, y no se hizo caso alguno. Entonces primaba la estancia del viajero en el tren: un tren salía de la estación y otro ya estaba entrando.

En más de una ocasión también hemos advertido del maltrato que se le da de forma automática a los trenes, lo que ineludiblemente será causa de mala vejez y de encarecimiento del mantenimiento al pedirle a los trenes la máxima aceleración y máximo freno continuamente. Cualquier máquina o motor tiene la posibilidad de rendir a mínima, media y máxima potencia según se le demande y está claro que si le demandan siempre máxima potencia su vida útil será menor que si se le demanda una potencia media. El caso que se nos ha hecho es el mismo, ninguno. Ya lo hicieron también cuando cortaban los trenes todos los fines de semana y el lunes sufríamos las averías de rigor. Tardaron años en hacer las composiciones estables que hoy circulan.

Llegó la hora de los recortes, de reducir trenes de manera brutal, las tablas de trenes de octubre pasado, y sin embargo las velocidades, códigos y potencia exigida siguen siendo las mismas. Ahora que no debería ser tan importante tener más y más trenes e ir más y más rápido, todo sigue igual. Los recortes en material móvil (Mantenimiento y Talleres Centrales) son evidentes, la falta de repuestos manifiesta. Y aquí se empieza a jugar con fuego, ya que la mezcla de máxima exigencia y falta de mantenimiento es explosiva.

En los trenes 7000 ya tenemos serios problemas con el estado de las ruedas, dicen que no hay dinero para ruedas y las que están circulando han sido apuradas al máximo, han tenido tantos torneados (reperfilados) que la suspensión va en el punto 6 y ya no admite más. Se sabe que el tren apoya en la pestaña con el consiguiente peligro de rotura de la misma y descarrilo inmediato. Mantener esta situación agrava el riesgo de accidente de forma exponencial. El accidente que se produjo en Eschede (Alemania) en 1998, provocando más de 100 muertes y numerosos heridos fue a causa de una grieta que se propagó en la llanta hasta producir la rotura en servicio de la rueda.

Esperamos que la Dirección de Metro no siga jugando con fuego, que pida los repuestos necesarios para poder dar servicio, revise códigos y velocidades y adecue la potencia de marcha y freno en todos los materiales a las exigencias reales. Porque al final, de mantener la inercia, tendremos un accidente que puede ser muy grave y nos quemaremos todos por la irresponsabilidad de unos gestores que no saben lo que tienen entre manos.

Pero lo cierto es que, en vez de gastar el dinero público en los elementos y repuestos necesarios, se despilfarra en trenes nuevos que llevan años parados (y siguen recibéndose para tenerlos parados), en cambiar las diagonales y bretelles que están en perfectas condiciones por otras de punta móvil (ya veremos la eficacia y problemas que generan), se venden los coche motor de la serie 6000 y nos quedamos en propiedad 47 remolques (que para nada sirven) quedándonos también sin la consiguiente carga de trabajo de mantenimiento.

Madrid, 9 de agosto de 2013
Por Solidaridad Obrera
LA JUNTA SINDICAL

Carta al Consejero Delegado de Metro

Asunto: Seguridad en la circulación de los trenes con viajeros

Como Vd. conocerá sobradamente, la falta de repuestos en piezas básicas de los trenes pone en grave peligro, a nuestro juicio, la seguridad en la circulación de los trenes.

Así hemos hecho pública nuestra preocupación en nuestro aviso nº 83/2013, que adjuntamos. El caso más grave del que tenemos conocimiento es la falta de repuestos de ruedas del tren 7000. Para Solidaridad Obrera garantizar la vida de los trabajadores mientras prestan servicio es la prioridad principal de su labor, es por ello por lo que instamos a la Dirección que Vd. encabeza a que garantice esa seguridad de una forma fehaciente.

Por otra parte, y no por ello con menor importancia, a raíz del accidente ferroviario ocurrido en las cercanías de Santiago de Compostela, la ministra de Fomento ha dictado la revisión de las velocidades de los trenes en todos los tramos ferroviarios. A nuestro entender esta decisión gubernamental afecta a Metro de Madrid de lleno y por ello queremos desempolvar la propuesta que en agosto de 2006 realizamos a la Dirección de la empresa y a la Consejería de Transportes para que se adecuasen las velocidades de circulación de los trenes en toda la red.

Consideramos que, tanto los tramos en que la velocidad supera los 90 km/h, como los que tienen circunstancias especiales (aguas de punta, curvas cerradas, pendientes o rampas pronunciadas, etc) debe disminuirse la velocidad objetivo para aumentar la seguridad y evitar también el deterioro del material. Además debiera realizarse un estudio profundo y serio sobre la adecuación de la velocidad a las circunstancias de cada tramo de vía, disminuyéndola en todos aquellos que existan dudas sobre su seguridad.

Para el segundo caso, deterioro del material, proponemos también adecuar el software de todos los trenes para que se reduzcan las exigencias máximas de aceleración y frenado, con lo que se alargará la vida útil del material y de la vía, además del consiguiente ahorro energético.

Interesa a Solidaridad Obrera la contestación positiva a estas propuestas por su parte y que la Dirección de Metro tome cartas en este asunto de trascendental importancia. De no responder a estas expectativas dirigiremos nuestras propuestas directamente al Ministerio de Fomento que parece compartirlas.

Madrid, 13 de agosto de 2013
Por Solidaridad Obrera
Fdo. José Luis de Roa Sanz
Secretario General de la Sección Sindical