



Comision Ejecutiva

Circular: 008/14

07/02/14

¿QUE PASA EN MATERIAL MÓVIL?

En la Sección Sindical de UGT nos sorprendemos por lo publicado en algún medio de comunicación, en relación a la mala gestión realizada, con la venta hace unos meses de los trenes 6000. Dichos trenes propiedad de Metro de Madrid, es decir de todos los madrileños, no habían alcanzado ni la mitad de su vida útil prevista y después de su venta, se sustituyen por trenes de los años 80 además de otros alquilados a través de un leasing a entidades financieras vinculadas con Caixa y Bankia. **El gobierno de la Comunidad de Madrid ha vendido unos trenes por debajo de su coste.**

Los 74 coches comprados en el año 1998 costaron unos 102 millones de euros. Suponiendo una hipótesis de amortización de 25 años los madrileños hemos provisionado 165.000 euros por Unidad y año es decir a fecha de hoy faltan por amortizar algo más de 61 millones de euros. Lejos de pagar esos 61 millones de euros para cubrir el coste, el gobierno municipal de Buenos Aires ha pagado a la Comunidad de Madrid 28 millones de euros, es decir, menos de la mitad ¿y los 33 millones que faltan? son las pérdidas. Los trenes 6000 de la línea 9 serán reemplazados por trenes de la serie 5200 (1982) y 5500 (1993) que actualmente circulan por la línea 6 lo cual supone un manifiesto retroceso para los usuarios del Metro de Madrid. Como estos trenes no son capaces de garantizar una velocidad punta y capacidad suficiente se introducirán otros de las series 7400, 8400 y 9400 procedentes de otras líneas. Nos preguntamos **¿Si existen trenes paralizados más modernos, por qué se reemplazan por series con más de 30 años?** ¿Dónde se invierte estos beneficios ficticios? ¿Cómo es posible que se vendan trenes y se publique a bombo y platillo los supuestos beneficios de dicha operación y sin embargo no se revierte en Metro?

En UGT, nos preocupa que si de verdad se ha realizado tal operación, ¿cómo puede ser que por falta de suspensiones primarias tengamos material móvil paralizado o por falta de ruedas existen más de cinco trenes 7000 retenidos? además de otros circulando con lunas frontales rajadas porque no disponemos de ellas en el Almacén, ni tampoco podemos repintar los trenes porque tenemos menos pintura que los graffiteros.

La mayoría de las Revisiones de Ciclo Largo se acumulan en el Taller porque no hay piezas de repuesto para continuar los trabajos hasta que se reciban los repuestos mínimos, a esto hay que sumarle el riesgo añadido que suponen los pocos espacios que quedan para que los trabajadores puedan desarrollar su actividad laboral en las mínimas condiciones de seguridad, acentuándose gravemente la posibilidad de sufrir algún accidente de trabajo. Las revisiones modulares de preventivos y de Ciclo Largo, no se están cumpliendo según el kilometraje previsto.

En UGT, exigimos en aras de la seguridad de los usuarios de Metro de Madrid, que se inviertan estos millones en repuestos para realizar las revisiones correspondientes, pues los ciudadanos/as y usuarios del transporte público así lo demandan.

La Dirección debería hacer entender a los políticos que la han designado, que se dejen a un lado intereses distintos a los de la mayoría de los/as viajeros/as y ciudadanos/as y apuesten por un Metro público, subvencionando a este último proporcionalmente con los mismos millones que a las Empresas Privadas que participan en las concesiones de algunos Metros Ligeros.

Fdo.: La Comisión Ejecutiva