



Comisión Ejecutiva

Circular 101/15

CIERRE L-7B: A TORO PASADO

24/11/15

En UGT nos ha dejado perplejos la crítica, a toro pasado, del SCMM a la Dirección de Metro por su comportamiento en el cierre imprevisto del Metroeste, según publican en su circular 54/15. Desde UGT pensamos que, o no se leen las circulares del resto de sindicatos, y en particular las de UGT, y simplemente se dedican a sestear ojeando los titulares de prensa y el andén central, o bien su torpeza en materia de Prevención y Seguridad raya las más altas cuotas de incompetencia. En este sentido, para ilustrarles, les recordamos la circular 56/15 publicada el 08/06/2015, en la cual UGT entiende que la línea 7-B debería haberse cerrado ya en verano para su reparación inmediata, pues los compañeros, por entonces Conductores, nos habían denunciado a principios de junio el hundimiento de la plataforma de vía entre las estaciones de Jarama y San Fernando. Cualquier sindicato, y en especial quién dice representar a la mayoría de los Maquinistas, debería de estar al tanto de ello, máxime cuando algún miembro de su recién nombrada Comisión Ejecutiva, después de las elecciones de Mayo, presumía de sus conocimientos en materia de Seguridad y Salud, asegurando que terminaría con algunos de los problemas del colectivo de Maquinistas en unos meses, en particular la problemática de los walkies. Claro, que no mentía, puesto que no especificaba cuántos meses.

UGT ha seguido investigando los problemas de la línea y trasladando los mismos a los responsables de las instituciones pertinentes fuera de Metro, prueba de ello es nuestra circular 77/15, en la cual publicitamos la primera contestación del Consejero de Transportes. En la presente publicamos la segunda, donde nos comunican la tramitación de una actuación de carácter urgente (obras de emergencia), contando con un presupuesto de 3,2 millones de €, y asimismo, en principio, prolonga los trabajos actuales durante 14 meses.

También, nos deja estupefactos su circular, pues en vez de buscar responsables en la Dirección y pedir su cese, hacen un llamamiento a que los trabajadores afectados se pongan en contacto con ellos, para intentar solucionar el problema de modificación de entrada, pretendiendo de paso lanzar un mensaje de lavado de cara a los compañeros, y así aspirar a justificar su nulo trabajo y falta de preocupación desde hace meses sobre el asunto mencionado, cubriendo con eso las vergüenzas de algunos Directores responsables del descalabro que están sufriendo los trabajadores y los viajeros de esta línea. **En UGT no vamos a entrar a desmentir los embustes sin parangón vertidos en el último párrafo de dicha circular, ya que se ha instado a que realicen una rectificación pública en su siguiente aviso y de no ser así, les haremos rectificar ante los tribunales.**

Desde el Comité de Empresa se ha solicitado la comparecencia para el próximo pleno del Comité de Seguridad y Salud del Director de Infraestructuras, además en UGT no damos por solucionado el asunto con el simple cierre de la línea varios meses, y por ello vamos a dirigir un escrito a la Presidenta de la Comunidad de Madrid, con toda la información que hemos recabado al respecto en relación al asunto. De su contestación os mantendremos informados.

Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras

Comisión Ejecutiva
Sección Sindical UGT de Metro de Madrid
C/ Valderribas, 49
28007 Madrid

Madrid, 25 de septiembre de 2015

Estimados señores,

En respuesta a su escrito de 8 de septiembre de 2015, quisiera indicarles que se están acometiendo trabajos en el entorno de un pozo de ventilación y bombeo de la línea 7B del Metro que discurre entre las estaciones de San Fernando y Jarama, y que discurren a 35 metros de profundidad por debajo de un complejo dotacional y unas viviendas.

La tramitación de esta actuación se ha realizado con carácter de urgencia (obras de emergencia). Cuentan con un presupuesto de 3,2 millones de euros y en principio se prolongarán durante 14 meses.

Como bien saben, la Comunidad de Madrid está monitorizando desde su construcción, la interacción entre el terreno, las infraestructuras del Metro y las edificaciones cercanas y ante cualquier indicio de un comportamiento no esperado del sistema, actúa de forma preventiva para anticiparse a cualquier riesgo que se pudiera producir y garantizar la seguridad de las infraestructuras y su entorno. En todo caso, actuaremos en función de los informes que nos trasladen los técnicos y empleados públicos de esta Consejería.

Quedando a su disposición,

Pedro Rollán Ojeda



Fdo. La Comisión Ejecutiva