

MORIR TRABAJANDO

EL MAYOR ACCIDENTE DE TRABAJO
EN LA HISTORIA DEL METRO DE MADRID



Colectivo Solidario

MORIR TRABAJANDO

**El mayor accidente laboral
en la historia del Metro de Madrid**

Colectivo Solidario

MORIR TRABAJANDO

**El mayor accidente laboral
en la historia del Metro de Madrid**

Está permitida la reproducción parcial o total de esta obra, así como su difusión por cualquier medio, siempre que no sea con fines de lucro.

Edita: Confederación Sindical Solidaridad Obrera.
Sección Sindical del Metro de Madrid
C/ Valderribas, 49, 2º Izda.
28007 - Madrid
91 379 87 33
soliobrera@gmail.com

Cierre de edición: 10 de julio de 2009

ISBN: 978-84-613-3702-6

**Dedicado a nuestro compañero y amigo Juanjo,
a su esposa Marga, y a sus hijas Alba y Aitana
y a toda su familia**

Juan José Cañedo Guijarro, el “Bambi”, un gran amigo que desde el principio, hace ya más de 28 años, inició con nosotros una nueva andadura sindical, primero como CNT, después en 1990 fundamos juntos Solidaridad Obrera; y desde siempre ha formado parte de nuestras candidaturas para las diferentes elecciones sindicales al Comité de Empresa de Metro de Madrid, S.A. Ha participado en innumerables ocasiones en la defensa de los intereses de los trabajadores, peleado en primera fila, frente a la injusticia. Era y seguirá siendo, una gran persona.

“La dignidad no consiste en poseer honores, sino en merecerlos”.
Aristóteles.

Como todas las noches antes de irse a trabajar, se despidió de Marga y de sus dos hijas. Un cariñoso beso y un “hasta mañana”. Finalizaba el 9 de abril de 2006.

Otra jornada. Estaba concentrado en el trabajo para sustituir la catenaria. De improvviso, un tren cargado de vigas golpeó brutalmente la dresina donde se encontraba subido. Juanjo salió despedido, el impacto fue mortal.

Murió sin cumplir con su promesa de regresar con sus chicas. Y todo se rompió en pedazos...



ÍNDICE GENERAL

Págs.

INTRODUCCIÓN. No debe ocurrir de nuevo.....	11
--	-----------

Capítulo I. CRÓNICA DE UN ACCIDENTE QUE PUDO HABERSE EVITADO.....	17
--	-----------

Capítulo II. UNOS DÍAS VERTIGINOSOS. Un mes de abril acelerado. Mayo, el mes del Acuerdo.....	27
--	-----------

Capítulo III. LOS INFORMES PERICIALES. El informe de los Ingenieros designados a requerimiento del juez (Identificación de riesgos, Conclusiones, Comparecencia ante el Juzgado). El informe de la Comisión Técnica de Metro (Conclusiones). El informe del Técnico de la Comunidad (Análisis de las causas, Medidas preventivas). El informe de la Inspección de Trabajo (El Inspector de Trabajo imputa a Metro dos infracciones, Comparecencia del Inspector de Trabajo en el Juzgado).....	33
---	-----------

Capítulo IV. INSTRUCCIÓN JUDICIAL DEL ACCIDENTE. Escrito de la Fiscal de 22 de agosto de 2006. Recurso a este escrito. Comparecencias como testigos o como imputados. Escritos de acusación. Auto del Juzgado (12 de marzo de 2007). Auto del Juzgado (22 de enero de 2008). Escritos de defensa de los imputados. Otras diligencias judiciales (Diligencia de citación a juicio. Diligencia de declaraciones previstas).....	55
--	-----------

Capítulo V. EL ACUERDO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE MAYO DE 2006. Antecedentes. Negociación. Acuerdo definitivo y Pleno del Comité de Seguridad y Salud. El inicio del desarrollo y aplicación del Acuerdo. Primeras propuestas sindicales. Una fecha que anticipa el cambio drástico. 2007, un año en “blanco”. 2008, el año de las nuevas Normas de Seguridad de los agentes en relación a la circulación. 2009, el año del juicio penal y desenlace.....	77
--	-----------

Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Insistencia para que los afectados renunciasen a las acciones judiciales (Acuerdos extrajudiciales, Las conversaciones de Metro de Madrid con Margarita). Estudios, pruebas e informes encargados por Metro de Madrid (Pruebas ante notario con el vehículo T1 en 2006, Pruebas ante notario con el vehículo T4 siniestrado en 2006, Informe realizado por un “experto” en frenos, Dictamen sobre el mantenimiento del T4, Análisis comparativo del T4 respecto al resto, Auditoría sobre el mantenimiento de vehículos auxiliares). Recurso de Metro de Madrid contra las infracciones impuestas por el Inspector de Trabajo (Alegaciones empresariales). Los diferentes estamentos de Metro de Madrid (Una dirección narcisista, Unos directivos incompetentes).....	95
---	-----------

Capítulo VII. COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD. Comité de Seguridad y Salud. La Representación empresarial (Actitud partidista y pasiva de la representación de la empresa, Cómplices de la Dirección de Metro, Egocentrismo y falta de integración dentro de la empresa, Obstrucción a la labor sindical). Plenos del Comité de Seguridad y Salud (Plenos Extraordinarios, Plenos Ordinarios).....	133
---	------------

Capítulo VIII. EL PAPEL DE LOS ORGANISMOS Y AUTORIDADES POLÍTICAS. La Comunidad de Madrid (La Presidenta, Los Consejeros de Transportes, La Consejería de Empleo y Mujer). El Ministerio de Fomento. El Ministerio de Trabajo.....	157
---	------------

Capítulo IX. DECISIONES ORGANIZATIVAS Y METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN EMPLEADA POR SOLIDARIDAD OBRERA. Decisiones organizativas. Metodología de investigación (Referente a las causas del accidente, Aplicación de métodos de investigación de un accidente laboral). Determinación de objetivos. Planificación de la acción. Puesta en marcha de las acciones y medidas. La evaluación (Qué significa para Solidaridad Obrera la evaluación, Por qué quisimos evaluar, Qué criterios de valor hemos empleado, Tipos de evaluación realizadas, Otros factores a tener en cuenta en la evaluación, Resultados de la evaluación).....	165
---	------------

Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. Reflexión inicial. Los trabajadores: participantes activos de sus condiciones laborales. Frente a la empresa y la Comunidad. (En el Comité de Seguridad y Salud, Intervención de Solidaridad Obrera en otros ámbitos de la empresa). Reunión con la Consejera de Transportes de la Comunidad de Madrid. Reunión con el Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid. Denuncias ante la Inspección de Trabajo. Denuncia ante el Juzgado de Instrucción. Demandas ante el Juzgado de lo Social (Conflicto Colectivo, Demanda Ordinaria de reclamación de derechos). Publicaciones de Solidaridad Obrera (Avisos a los trabajadores, Periódico sindical “ <i>Contramarcha</i> ”). Realización de paros y de concentraciones (en el año 2006, Durante el año 2007, En el año 2008, Durante el año 2009). Campañas a los trabajadores.....	217
--	------------

Capítulo XI. LA RESPUESTA SINDICAL. Plataforma Sindical de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid. Otros Sindicatos. En Metro de Madrid (Sindicato de Conductores del Metro de Madrid, Sección Sindical UGT, Sindicato Libre Metro Suburbano y Sindicato de Estaciones de Metro de Madrid, Sección Sindical de CC.OO., Delegados de Prevención, Comité de Empresa).....	311
---	------------

Capítulo XII. RECIENTES ACCIDENTES MORTALES DE TRABAJADORES DEL METRO DE MADRID: Fidel Rodríguez Sánchez (Una fecha imborrable, La mañana del 24 de enero de 1997, La Inspección de Trabajo, El Comité de Seguridad y Salud, El Comité de Empresa y el resto de sindicatos, La actividad de Solidaridad Obrera). Justo de la Villa Fernández (Una noche para olvidar, El Comité de Seguridad y Salud, La Inspección de Trabajo, La actuación del Comité de Empresa y de los demás sindicatos, La actividad de Solidaridad Obrera, Juicio contra la empresa). Los trabajadores de Metro ante los accidentes mortales de trabajadores de Metro.....	319
--	------------

Capítulo XIII. LA BATALLA POR EL RECONOCIMIENTO DE UN INCREMENTO EN LAS PENSIONES. Procedimiento para determinar el incremento en las pensiones. Pensiones iniciales. Propuesta del Inspector de Trabajo de un recargo del 50%. Inicio del expediente por el Instituto Nacional de la Seguridad Social. Alegaciones al expediente. Reconocimiento inicial de un recargo del 40%. Resolución Definitiva de la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social.....	347
---	------------

Capítulo XIV. EL JUICIO. Los nueve días de sesiones. Principales estrategias y argumentos de las acusaciones y las defensas (Principales líneas argumentales de las acusaciones, Principales estrategias y argumentos de las defensas). Declaraciones ante el juez (Los imputados, Los testigos, Los peritos). Informes de conclusiones (El Fiscal, Las acusaciones, Las defensas). Abogados y defensores. Asistencia de trabajadores y sindicatos.....**357**

Capítulo XV. LA SENTENCIA. Sentencia Penal. (Hechos probados, Fundamentos jurídicos, Fallo judicial). Consideraciones a la sentencia (El mejor modo de honrar a los muertos es con la verdad, Un nuevo ultraje a las víctimas).....**405**

Capítulo XVI. EL INTERÉS DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN. Año 2006. Año 2007. Año 2008. Año 2009.....**419**

Capítulo XVII. ANÁLISIS DE CONJUNTO. La tragedia se podía haber evitado. Cierta sensación de impunidad. La decisión final de los familiares de Juan José Cañedo. Un gran esfuerzo bien empleado. Autocrítica para mejorar. Mirando al futuro. Aprender de este accidente.....**437**

Capítulo XVIII. ANEXOS. 1. Propuesta sobre cuestiones relacionadas con la huelga convocada por el Comité de Empresa sobre seguridad. 2. Artículos del RD 1215/97. 3. Artículos de la LGSS, del Código Penal, del Estatuto de los Trabajadores y de la LPRL. 4. Características Técnicas del T4 y de la Dresina. 5. Plano de la Red. 6. Encuestas realizadas a los trabajadores. 7. Breve Historia de la Sección Sindical de Solidaridad Obrera en Metro de Madrid, S.A. 8. Breve Historia de Metro de Madrid, S.A.....**449**

Capítulo XIX. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS......**475**

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS: Libros, Normas legales, Material adjunto.....**491**

INTRODUCCIÓN

¡ NO DEBE OCURRIR DE NUEVO !



ACERETE '06

Este libro es una investigación que versa sobre un suceso reconocido por todos, que contempla muchos aspectos aún no desvelados y que se pretende que sea útil a los demás; con él nos exponemos al escrutinio de todos. También se suministran elementos para la verificación y refutación de los datos. Es un libro ligado a experiencias prácticas, a un compromiso laboral que nos sirva para nuestra vida futura.

Hemos recopilado todos los documentos y testimonios sobre este tema, muchos de los cuales forman parte del sumario del proceso judicial; hemos puesto al día las propias ideas y ordenado la multitud de datos y hemos vuelto a examinar el accidente partiendo de cero. Hemos tratado de organizar todas las reflexiones de manera que quien lea el libro comprenda lo que queremos decir y, si lo desea, acuda a las mismas fuentes y reconsidere el asunto por su cuenta.

Nos encontramos, como más adelante se mostrará, ante un suceso sobre el que apenas se ha escrito, salvo la prolífica información divulgada por el Sindicato Solidaridad Obrera. Pretendemos que sirva de reflexión para todos los trabajadores de Metro de Madrid; este libro es un ejercicio de comunicación con todos ellos. Y lo hacemos por medio de una redacción novelada, y en muchas ocasiones en primera persona, para darle mayor viveza a los acontecimientos.

Es una investigación original y necesaria, sobretodo porque es preciso descubrir algunos aspectos que hasta el momento no se han dicho todavía. Es un trabajo que no debería ignorarse porque dice muchas cosas nuevas. No sólo es un trabajo de compilación de algunos aspectos tratados con anterioridad, hay una investigación completa y global del accidente. Que se acompaña de opiniones y juicios personales basados en nuestra larga trayectoria sindical, sobre hechos concretos, con datos.

No encontrareis muchos de los malos momentos (decepciones, frustraciones, etc.) de estos tres años porque nuestras memorias tienden a borrarlos, para poder seguir avanzando tras cada varapalo, para continuar con ilusión luchando por mejorar las condiciones de trabajo y de seguridad. Puede que algunos piensen que es un libro para resaltar el papel de Solidaridad Obrera, ya que se repite

muchas veces el nombre del Sindicato, pero es inevitable; pues, modestamente, sus acciones están presentes y destacan a lo largo de todo este tiempo, como se demuestra tras la lectura.

Se pueden consultar, íntegramente, en nuestra página web todos los escritos, propuestas, avisos, *Contramarchas* realizados por Solidaridad Obrera a los cuales hacemos referencia a lo largo del libro.

Posiblemente muchas de las noticias que se ofrecen sean desconocidas por la mayoría, a pesar de la extensa información que hemos ofrecido estos años, y sorprenderán por su novedad.

Asimismo, con nuestra investigación, queremos explicar los acontecimientos tal como se han desarrollado y con sus protagonistas. Porque esperamos que ayude a los trabajadores en general, y de Metro de Madrid en particular, a comprender que en muchas ocasiones es posible evitar los accidentes y que siempre es preciso hacer todo lo necesario para evitar que se repitan. Esperamos que con la lectura de este libro todo trabajador pueda entender qué sucedió, por qué ocurrió y la actividad realizada para conseguir mejorar las condiciones de seguridad en los trabajos que se realizan en la plataforma de vía. Para que todos podamos aprender qué se puede y se debe hacer, y lo que nunca se ha de permitir. Y que se entienda la dificultad para que los culpables “paguen” en los casos de accidentes laborales.

Perseguimos un objetivo con este libro: que ayude a otros si en un futuro tienen que enfrentarse a una situación tan dramática como esta. Para que las ideas y propuestas que se relatan puedan servirles para defender mejor los intereses de los más débiles, de los que sufren, de los familiares de los trabajadores accidentados; para que la empresa no olvide el dolor que ha causado.

Pretendemos que el libro conserve en todo momento su condición de manual práctico. Nuestra satisfacción sería saber que este trabajo servirá a otros para abordar una situación como la que hemos vivido en el Metro de Madrid.

Creemos que es un libro único, ya que a pesar de los miles de

muerdos en accidentes de trabajo¹ hasta el momento en España, no hemos encontrado ningún otro libro² que aborde la investigación completa (explicando los pormenores hasta su conclusión) de un concreto accidente de trabajo mortal. Y esperamos que pueda provocar el interés en otras personas por compartir este proceso de investigación.

Es un libro pionero, de un género que hemos bautizado como “Documental de siniestros laborales”. Nunca se ha realizado en Metro de Madrid algo similar, a pesar de los varios accidentes de trabajo que se han producido. Y no tenemos constancia de que algún Sindicato haya realizado un trabajo siquiera parecido en España. Lo hacemos sin pretensiones literarias, con un profundo espíritu crítico, incluso con nosotros mismos, con humildad científica en cuanto al método de investigación. Pretendemos que sea objetivo, sin renunciar a nuestras opiniones. Una memoria histórica sin artificios; pues de la Historia hemos de aprender.

Hemos tratado de emplear términos fácilmente comprensibles; pero hay aspectos técnicos y jurídicos que requieren de una terminología específica, que explicamos en el Capítulo XVIII. ANEXOS y en el Capítulo XIX: DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

A lo largo del texto se emplean términos como trabajador, ciudadano, viajero, etc., sin que este uso gramatical esconda una discriminación sexista.

Los errores, que seguramente habrá, son exclusivamente de

1. Sirvan como datos de referencia los trabajadores fallecidos en accidentes de trabajo en España recientemente: en 2006 fueron 1.338 (966 dentro de jornada y 372 in itinere) personas, en 2007 la cifra ascendió a 1.291 (844 dentro de jornada y 347 in itinere) personas, en 2008 fueron 831 trabajadores los fallecidos. Fuente el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

2. La filmografía española cuenta, al menos, con una película referida a un accidente mortal de trabajo: “La Suerte Dormida”, película dirigida por Ángeles González Sinde, estrenada en el año 2003; recibió el Goya a la mejor dirección novel en ese año. Interpretada por: Adriana Ozores (Amparo), Félix Gómez (Agustín), Pepe Soriano (José). La película está basada en un hecho real: un hombre cae en su camión al centro encharcado de una mina de sepiolita y muere de frío allí dentro. Amparo, una abogada, lleva a los tribunales a la empresa minera donde trabajaba el fallecido, pues al parecer existían irregularidades e indicios de que no se cumplían las condiciones de seguridad exigidas por la ley, acabará implicándose cada vez más en desenterrar las causas de la muerte y en busca de los responsables. Es una osada película que denuncia las terribles condiciones laborales que imponen numerosas empresas a sus trabajadores y que, la mayor parte de las veces, concluyen con dramáticos accidentes laborales.

responsabilidad de los editores por la incipiente experiencia en estos menesteres.

Con este libro pretendemos homenajear a Juan José Cañedo Guijarro y Miguel Ángel Muñoz¹, los dos compañeros que trabajaban y fallecieron juntos esa madrugada en la estación de Puerta del Ángel. Otros han querido ocultar la verdad y este libro pretende darla a conocer o, al menos, quitar las barreras que impiden que se manifieste. Y queremos que sea también un sentido recuerdo para la familia de Justo de la Villa Fernández, también muerto en un trágico accidente de trabajo el 20 de noviembre de 2004 en la estación de Sol; y a todas aquellas familias de trabajadores que han perdido la vida en el trabajo. Porque cualquier muerte laboral merece este libro, la actividad realizada que en él se describe y mucho más.

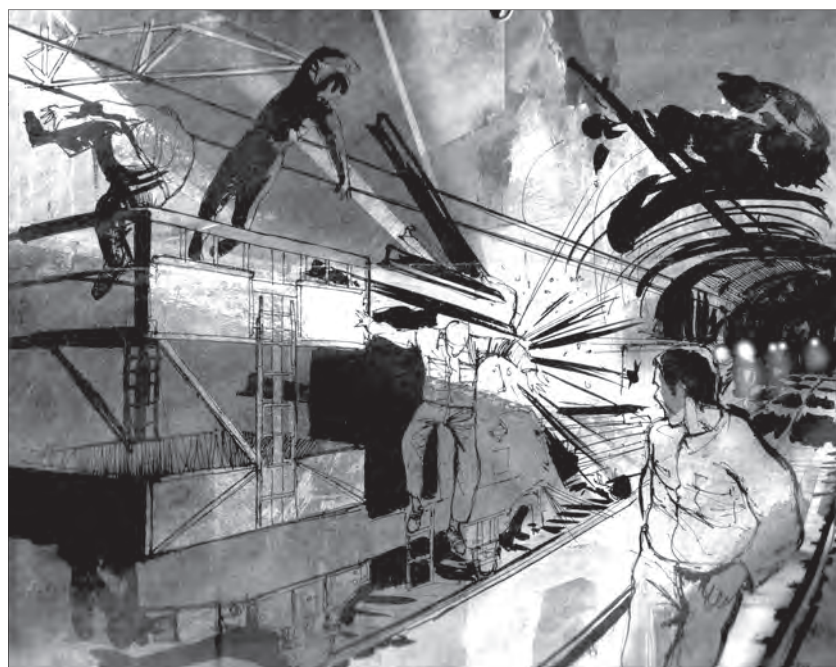
Pues los más de mil trabajadores muertos anuales, en accidente laboral sólo en España, merecen una consideración mucho más relevante de la que unos medios de comunicación anclados en la publicidad, y por apéndice en las empresas y sus beneficios, les otorgan en sus espacios. Esperamos que os impacte y que remueva la conciencia de muchos. Y deseamos haber sabido transmitir emociones y sentimientos, tantos como hemos sentido escribiéndolo.

¡Borremos la amnesia, porque el olvido únicamente premia a los poderosos!

1. A la familia de Miguel Ángel Muñoz se le ofreció la posibilidad de expresarse libremente en nuestra revista *Contramarcha*, pero no quisieron, nos dijeron que incumplirían el acuerdo privado de confidencialidad que alcanzaron con la empresa en 2006. Sabemos que lo pasaron muy mal, que aún lo siguen sobrellevando como pueden, que han visto defraudadas todas las expectativas y promesas que les hicieron desde la empresa. Respetamos su decisión y compartimos su dolor y les enviamos a Anabela y sus tres hijos nuestro más sincero cariño. Nos hubiera gustado que también hubiesen participado en la confección de este Libro pero no ha sido posible. El homenaje es para los dos compañeros, sin ningún reparo.

Porque son los familiares los que más profunda y duramente sufren los accidentes mortales. Los amigos y compañeros compartimos su dolor pero no podemos, aunque queramos, sentirlo igual.

CAPÍTULO I
CRÓNICA DE UN ACCIDENTE QUE
PUDO HABERSE EVITADO



En el turno de noche del lunes 10 de abril de 2006 (noche del día 9 al 10) estaba previsto que se realizasen otros trabajos de mantenimiento en la línea aérea¹, pero como se habían producido recientemente varias averías en la Línea 6, la empresa modificó las tareas a realizar. Reunió, como piezas de un puzzle, a los trabajadores disponibles en el recinto de Cuatro Caminos (gálibo² estrecho) y los del recinto de Laguna (gálibo ancho). Así conformó un equipo de cuatro trabajadores para que acudiesen a sustituir varios tramos de la catenaria³ en la Línea 6, y les asignó la dresina DT2⁴.

En torno a las 2 horas de la madrugada del 10 de abril de 2006, un conductor encerraba un tren⁵ en las Cocheras⁶ de Canillejas. Antes de su llegada ya tenía preparado un nuevo servicio: trasladar una carga de vigas a las obras de la estación de Moncloa en la Línea 6; el viejo y desvencijado vehículo auxiliar⁷ T4⁸ se encontraba preparado y cargado. Era la primera vez que este conductor conducía un vehículo de estas características. Se subió también, como habitualmente ocurría, un trabajador de la contrata

1. Línea aérea es el conjunto de cables, instalados a lo largo de las vías, que suministran la energía eléctrica necesaria para el funcionamiento de los trenes.

2. Gálibo son las dimensiones máximas de los vehículos ferroviarios que puedan circular por una red determinada. Trenes de Gálibo estrecho (tipo 2000 y 3000). Trenes de Gálibo ancho (tipo 5000, 6000, 7000, 8000, 9000).

3. Hilo de trabajo, también denominado hilo de contacto, es el cable de cobre electrolítico puro o con una pequeña aleación de plata o cadmio que alimentado desde la subestación, suministra la tensión necesaria a los trenes a través del pantógrafo. Es el polo positivo del circuito eléctrico, mientras que los carriles son el negativo.

4. Vehículo auxiliar, Dresina Torre de Línea Aérea, dotada de una cabina para transporte de personal y torre elevable y desplazable. Véase Capítulo XVIII. ANEXOS, donde se detallan las características técnicas.

5. Tren. En general, es cualquier vehículo o conjunto de vehículos ferroviarios acoplados unos a otros, que forman una unidad circulatoria, destinada al transporte de viajeros, materiales o equipos de trabajo.

6. Depósito o cochera es el lugar provisto de las vías e instalaciones necesarias, donde se encierran trenes para su estancia, revisión o reparación.

7. Se denominan Vehículos Auxiliares todos aquellos destinados específicamente para el transporte de materiales, equipos de trabajo o propiamente para la realización de trabajos.

8. Vehículo auxiliar, Tractor eléctrico dotado de bogies, dotado con dos cabinas de conducción y plataforma central de carga. Los equipos eléctricos, mecánicos y neumáticos son idénticos a los Coches Clásicos. Ver características en Capítulo XVIII. ANEXOS.

que realizaba los trabajos de acondicionamiento de las vías en la estación de Moncloa.

Tocaron el silbato. Iniciaron el viaje.

Como todas las noches, en el Puesto de Mando¹ era una hora de mucha carga de trabajo, pues estaba finalizando el servicio al público en toda la Red y había que establecer la salida de numerosos vehículos para los trabajos de mantenimiento y las obras.

A las 2:51:53 horas el T4 llegó a la estación² de Moncloa. Venía por vía³ I pero debía estacionar en vía II, por lo que realizó la maniobra de cambio de vía en la misma estación. El conductor había sugerido al Puesto de Mando no bajar hasta la estación de Argüelles pues el tren iba muy cargado, la rampa⁴ era muy pronunciada y durante el viaje al obsoleto tren le costaba subir las cuestas. Eran las 2:56:47 horas cuando el T4 fue estacionado en el túnel, apenas unos 20 metros antes de alcanzar el inicio de la entrada al andén II (piñón⁵) de la estación de Moncloa. Quedó frenado con el freno neumático⁶, con el mecánico⁷ y con la contramarcha⁸, es decir con todos sus sistemas, según declararía el conductor días después ante el juez.

1. Puesto de Mando. Es el responsable de organizar, coordinar, supervisar y, en general, dirigir la circulación de trenes por las distintas líneas, Depósitos y Cocheras de la Red, así como el control centralizado y telemandado de las instalaciones.

2. Estación es el lugar donde habitualmente hacen parada los trenes y se admiten viajeros. Sus límites son los piñones de entrada y de salida.

3. Vía es el trazado donde se asientan los carriles, que sujetos a las traviesas, forman el camino por el cual circulan los trenes.

4. Rampa. Plano inclinado de la vía en sentido de subida.

5. Piñón es el cambio de sección de túnel de la estación a la interestación.

6. Freno neumático. Conocido también como freno de aire o freno aerodinámico dependiendo de su aplicación, es cualquiera de los dos tipos de sistemas de frenado que reciben esta denominación.

7. Freno mecánico (volante). Para aplicar el freno mecánico se gira el volante en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que se puede; después se ajusta un trinquete que impide su aflojamiento.

8. Contramarcha. Freno eléctrico. Actuación de los motores en sentido inverso de la marcha.

Una vez dejó fuera de servicio el vehículo desconectando la batería, el conductor avisó al Puesto de Mando desde la cabina del andén. No era posible avisar desde el radioteléfono¹ del vehículo por el ruido que generaban las obras. Comunicó que el tren estaba fuera de servicio, que ya podían desconectar la tracción eléctrica² (la corriente, la “chicha” como se dice en el argot) cuando quisieran. Desde el Puesto de Mando le autorizan a ausentarse y por ello, se marchó hacia la Línea 3 a disfrutar del tiempo de descanso establecido.

A las 2:58:43 horas se corta la tracción eléctrica de la catenaria en Moncloa. En el Puesto de Mando varios de los Inspectores³, incluido el de Línea 6, iniciaron un descanso; eran las horas “valle” de trabajo. Las pantallas de control de varias líneas de la Red de Metro quedaron sin supervisión por parte de un Inspector.

Mientras los trabajadores de la contrata bajaron los laterales abatibles de la caja del T4 para acceder con las palas del equipo automotor (marca “Manitou”) a descargar las vigas. El trabajador de la contrata, que acompañó durante el viaje desde la Cochera, estaba sobre la caja del vehículo cuando el T4 comenzó a moverse.

A las 3:04:17 horas el T4 comenzó a desplazarse sin control, pendiente abajo y a contravía⁴. Nadie iba en él para intentar controlarlo.

Los trabajadores de la contrata prueban a pararlo o descarrilarlo echando una barra de hierro y unas tablas (cuñas) de madera ante las ruedas, pero no lo consiguieron y el vehículo, con sus 13’5 toneladas de vigas, las pasa por encima siguiendo su marcha. A continuación, según su declaración, unos fueron a avisar al conductor y otros corrieron por el túnel tras el tren.

1. Radioteléfono. Teléfono sin hilos en el que la comunicación se establece por ondas electromagnéticas.

2. Tracción eléctrica. Energía eléctrica que circula por la catenaria.

3. Inspector del Puesto de Mando. Mando intermedio a cargo de una o varias Líneas (y cocheras o depósitos) de la Red, responsable de dirigir la circulación.

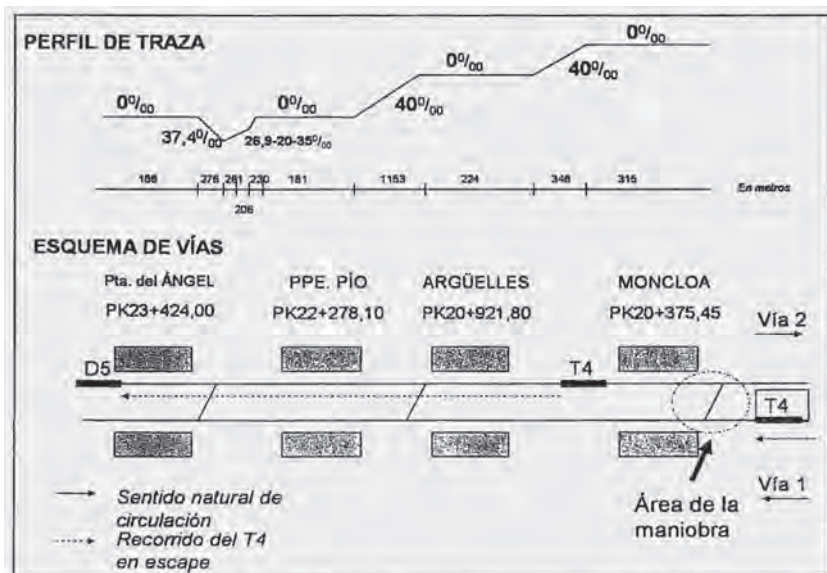
4. Contravía (a). En dirección prohibida, en sentido contrario al establecido.

A la misma hora, a tres estaciones de distancia, junto al piñón de entrada del andén¹ II de Puerta del Ángel², los cuatro compañeros de la Sección de Línea Aérea, estaban preparándose para realizar sus tareas. Tres Oficiales³ estaban encima de la dresina y el Contramaestre⁴ en el andén. En casa, los familiares de los trabajadores dormían; muchos trabajadores también.

El T4 llegó y rebasó la estación de Argüelles a una velocidad estimada de 45 kms./h. El tren siguió rebasando una tras otra las señales⁵, avanzó cada vez a mayor velocidad, con los faros apagados, casi en silencio. Pasó por encima de dos diagonales⁶, que si desde el Puesto de Mando se hubiesen activado (al desvío) habrían conseguido descarrilarle. Siguió a “escape libre⁷”, acelerando cada vez más, y con una velocidad endiablada (a 94 km./h.) superó la estación de Príncipe Pío; dos vigilantes que se encontraban en el andén lo vieron pasar y avisaron inmediatamente con el walkie al Puesto de Mando: “Acaba de pasar un tren, dirección Puerta del Ángel, muy rápido y sin conductor”. Recorrió 3.048 metros, en 2 minutos y 12 segundos, a una velocidad media de 83 km./h., sin que nadie en el Puesto de Mando lo detectase.

Nadie hizo algo para impedir el fatal desenlace, ninguna persona advirtió a los trabajadores de la Sección de Línea Aérea que se abalanzaba hacia ellos un pesado tren enloquecido. A pesar de que en el Puesto de Mando se conoció la certeza del tren escapado y sin conductor 25 segundos antes del choque.

-
1. Acera a lo largo de la vía para que los viajeros puedan subir o bajar del tren.
 2. “Estación que forma parte de la ampliación de la Línea 6, Laguna-Ciudad Universitaria, construida por la Consejería de Transportes, realizada desde 1991 a 1995”. Así reza en los andenes de algunas estaciones de este tramo. Fue puesta en servicio al público el 11 de mayo de 1995.
 3. Oficial. Categoría laboral, superior jerárquica y funcionalmente a la categoría de Ayudante e inferior a la de Contramaestre.
 4. Contramaestre. Categoría profesional inmediatamente superior (jerárquica y funcionalmente) a la Oficial.
 5. Señal. Signo que tiene por objeto transmitir órdenes o informaciones desde la vía, las estaciones o los trenes.
 6. Diagonal. Es la unión de dos agujas, cada una de ellas accionada por un motor eléctrico y que se mueven de forma conjuntada a la misma posición.
 7. Escape libre. Salida intempestiva e imprevista del vehículo sin ningún mecanismo de freno que le retenga.



Esquema de situación tomado del Informe de los Peritos Judiciales

El T4 entró como una fiera desatada en el andén de Puerta del Ángel. Llegó de improviso, aproximadamente a una velocidad de 80 kms./h., anunció su irrupción en el andén con un estruendo y en apenas tres segundos arrolló a la dresina.

El choque fue terrorífico. Eran las 3:06:39 horas.

Ambos vehículos, fatalmente fusionados, atravesaron el andén y se introdujeron en el túnel otros 150 metros hacia la estación de Alto de Extremadura. Tras arrancar todo lo que encontraban en la vía, quedaron frenados y unidos en la interestación¹. Después, el silencio, la perplejidad y la muerte.

Juan José Cañedo Guijarro con el primer impacto salió despedido de la dresina y cayó muerto (con la arteria aorta reventada) a las vías. Falleció en el instante. Miguel Ángel Muñoz Manchado murió en el momento, dentro de la dresina. Otro trabajador resultaría herido leve.

1. Interestación es el trayecto comprendido entre el piñón de salida de una estación y el de entrada de la siguiente.

El cuarto trabajador desde el andén contempló sobrecogido, sin poder evitarlo, lo que ocurrió.

El conductor del T4, cuando fue localizado minutos después de haberse producido la tragedia, salió corriendo por el túnel desde la estación de Moncloa 6 hacia la estación de Argüelles. Desde allí llamó al Puesto de Mando, pero era demasiado tarde, el desastre se había consumado. Después, manifestaría que tras el accidente le habían comentado que el T4 tenía problemas con el freno, y que se había desfrenado unas cuantas veces; antes de esto no lo sabía.

Si el tren no hubiese fallado. Si se hubiesen cumplido los requisitos que determina la Normativa de Prevención de Riesgos Laborales. Si desde el Puesto de Mando se hubiese estado pendiente de las pantallas y hubiesen detectado el “escape” del tren, si cuando supieron que el tren había pasado por Príncipe Pío hubiesen llamado a la dresina por el radioteléfono, si estuviesen implantadas alarmas que avisasen al Puesto de Mando de circunstancias como éstas. Si los trabajadores de la contrata hubiesen contado con un walkie¹ para comunicar al Puesto de Mando la huida del tren. Si la zona de trabajo de los compañeros fallecidos hubiese estado protegida por calces descarriladores² o diagonales invertidas, Si las ruedas del T4 hubiesen estado inmovilizadas por calces (cuñas). Si alguna de estas condiciones se hubiese cumplido, posiblemente estaríamos hablando con los compañeros de lo que pudo haberles sucedido.

Cuando el SAMUR llega al andén de la estación de Puerta del Ángel nada se puede hacer por Juanjo y por Miguel Ángel, que serán trasladados al Instituto Anatómico Forense. Los familiares de los compañeros muertos siguen en sus casas, ignorantes de lo sucedido, pues ningún representante de la empresa les ha informado todavía.

En la Sección Sindical de Solidaridad Obrera se recibe a las 6’45

1. Walkie, Walkie-talkie, o transmisor-receptor portátil, es un transceptor de radio portátil y bidireccional.

2. Calces descarriladores. Son elementos de seguridad que se disponen en la vía para impedir el paso de trenes, evitando un posible riesgo de alcance, que provocan la salida de las ruedas del tren de los carriles sobre los que circula, ocasionando en consecuencia, su descarrilo.

horas la llamada de un compañero que desde el puesto de trabajo en la Red nos dice que ha habido un accidente grave. Las llamadas se suceden, las informaciones se van concretando: que se trata de trabajadores de Metro, de Línea Aérea, que hay varios muertos, que uno es Juanjo y otro es Miguel Ángel. Empezamos a llamar a sus casas a varios compañeros para que acudan al Instituto Anatómico. Los Delegados de Prevención del resto de sindicatos, que conocen los hechos desde las 5'00h., tampoco avisan a Solidaridad Obrera.

Santiago, el hermano de Juanjo, cuando al final de su jornada (7'00 horas) está cambiándose en el vestuario del recinto de Cuatro Caminos se entera de la catástrofe y marcha a casa de su hermano. Los trabajadores, como siempre, se autoorganizan; un sobrino es relevado en su puesto de trabajo para que acuda con la familia.

La Dirección, desaparecida.

Marga (la esposa de Juanjo) se ha levantado temprano para ir al trabajo, sus hijas siguen durmiendo. Ese día Juanjo no había llegado, pero en algunas ocasiones, cuando se retrasaba por alguna avería o algo, él llamaba: “Marga, llegaré más tarde”.

Aquél día le extrañó que no llamase, pero como era el periodo vacacional de Semana Santa y las niñas estaban en casa, pensó que no llamaba para no despertarlas.

Al salir de casa y al entrar en el Metro, vio un cartel diciendo que la Línea 6 estaba cortada, y pensó, ya sé por qué no ha venido Juanjo, es que está allí trabajando.

Sobre las ocho y media, suena el teléfono del trabajo: “Marga para ti”. Se pone a hablar: “¿Qué pasa? ¿Qué ha habido una avería?” Y entonces contestan: “Marga, vente para casa”, y ya reconoció que no era su voz, sino la de su hermano Santiago, y ya al fondo oía los gritos de sus hijas. Preguntó: “¿Qué ha pasado? ¿Dónde está Juanjo? Entonces Santiago le dijo: “No lo sé”. “¿Ha tenido un accidente?” “Sí”. “¿Se ha matado?” “Sí”.

En el Instituto Anatómico cuando llegan los familiares sólo se encuentra el compañero Trabajador Social, ningún directivo de la

empresa está presente. Acudirán la Presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre Gil de Biedma, y la entonces Consejera de Transportes y actual Secretaria General Nacional del Partido Popular, M^a Dolores de Cospedal, acompañadas, por supuesto, del espectáculo de los medios informativos y propagandísticos. Se hicieron la foto de rigor y se marcharon tras asegurar, a los familiares de los fallecidos, que harían todo lo posible para esclarecer el accidente y evitar que volviera a ocurrir algo similar.

La empresa, indecentemente, informa a los usuarios que la suspensión de servicio se debe a una avería. Los trabajadores comenzamos a creernos lo sucedido.

Esta crónica está basada en hechos reales, casi todos disponibles en las pruebas periciales y en las declaraciones ante el juez de los trabajadores implicados.



Aspecto de la dresina tras el accidente

CAPÍTULO II

UNOS DÍAS VERTIGINOSOS

II. 1. UN MES DE ABRIL ACELERADO

II. 2. MAYO, EL MES DEL ACUERDO



Acto-homenaje a los compañeros fallecidos en el primer aniversario del accidente

Como siempre que se produce una muerte en el trabajo, la sensibilidad de la empresa no aparece. Prueba de ello es que los familiares más directos conocen la trágica muerte cinco horas después, y por medio de compañeros de trabajo u otros familiares. Sin el menor rubor días después, representantes de la empresa se atrevieron a decir que había que elaborar un protocolo para avisar a los familiares en caso de siniestro.

Después vendría el hipócrita peregrinar de la Presidenta de la Comunidad de Madrid por el Anatómico Forense y de directivos de Metro por el Tanatorio, con sus promesas vacías para calmar sus también escasos restos de conciencia, si es que alguna vez la tuvieron, y con declaraciones huecas ante los medios de comunicación. En esos momentos todos empezaron a comprobar la entereza de Marga y sus firmes convicciones.

II. 1. UN MES DE ABRIL ACELERADO

El primer acto de protesta se desarrolla el martes 11 de abril. Es un paro simbólico, de la actividad en el Metro de Madrid: 5 minutos, a las 12'00h., a las 18'00h. y a las 24'00h., en solidaridad con los familiares de los compañeros fallecidos y como repulsa por el accidente. Lo proponemos desde Solidaridad Obrera y es convocado unitariamente por todo el Comité de Empresa¹. La empresa, desbordada por las circunstancias, ni se atreve a cuestionarlo.

Al día siguiente, desde Solidaridad Obrera planteamos que se celebre una reunión urgente con la Dirección de la empresa para aclarar este suceso y ya proponemos cuatro medidas de seguridad, que pasarán a formar parte del futuro *Acuerdo de Medidas de*

1. Comité de Empresa. Es el órgano representativo y colegiado del conjunto de los trabajadores en la empresa o centro de trabajo para la defensa de sus intereses. En el caso de Metro de Madrid, en abril de 2006, el Comité de Empresa estaba constituido por 31 representantes, de los cuales 6 eran representantes de Solidaridad Obrera, 7 del Sindicato de Conductores del Metro de Madrid (SCMM), 7 de Comisiones Obreras (CC.OO.), 5 de Unión General de Trabajadores (UGT), 4 del Sindicato Libre Metro Suburbano (SLMS), 1 del Sindicato de Estaciones Metro de Madrid (SEMM) y 1 del Sindicato de Técnicos de Metro de Madrid (STMM).

*Seguridad para trabajos que se realizan en la plataforma de vía de mayo de 2006*¹. El resto de sindicatos se suman a estas propuestas.

Por fin, el 20 de abril se celebra un Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud². La empresa se presenta sin apenas información sobre lo sucedido y sin haber tomado medidas preventivas de seguridad. Tampoco se atreve a valorar las medidas de seguridad que les planteamos. Un fiasco de reunión.

El 27 de abril se celebra un Pleno Extraordinario del Comité de Empresa. Se aprueban, con las abstenciones de los miembros del SCMM (incluido su actual Secretario General), del STMM y la ausencia voluntaria de parte de UGT, paros parciales de dos horas por turno, durante 8 días, desde el 10 de mayo y hasta el 1 de junio, reivindicando siete medidas de seguridad.

Antes de producirse este accidente mortal, el SCMM había iniciado en solitario una secuencia de días de paros parciales demandando mejoras económicas para el colectivo de conductores. Llevaban varias jornadas de movilizaciones cuando se produjo el accidente. Aprovecharon mezquinamente estas muertes y su repercusión mediática, para lograr alcanzar gran parte de sus reivindicaciones.

Desde el 25 de abril se desarrollaron varias reuniones con la empresa para alcanzar un *Acuerdo de Medidas de Seguridad para trabajos en la vía*. Se parte de las propuestas de la Representación de los Trabajadores pues la empresa, a pesar de todo lo sucedido, ni trae ideas ni considera que sean precisas nuevas medidas de seguridad. Las nulas aportaciones de algunos sindicatos (ejemplo, UGT) son muestra del escaso interés que tenían y siguen teniendo en esta materia. El SCMM se autoexcluye y no asiste a las mismas, sólo está interesado en el pacto económico que había alcanzado en secreto con el Consejero Delegado de Metro y que se escenifica el 28 de abril con la desconvocatoria de sus paros. En negociaciones paralelas se aborda la Cláusula 17ª del Convenio Colectivo vigente en Metro de Madrid (2005-2008) «Asunción de

1. Véase el Capítulo XVIII. ANEXOS. 1.

2. El Comité de Seguridad y Salud es el órgano paritario y colegiado de participación destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos.

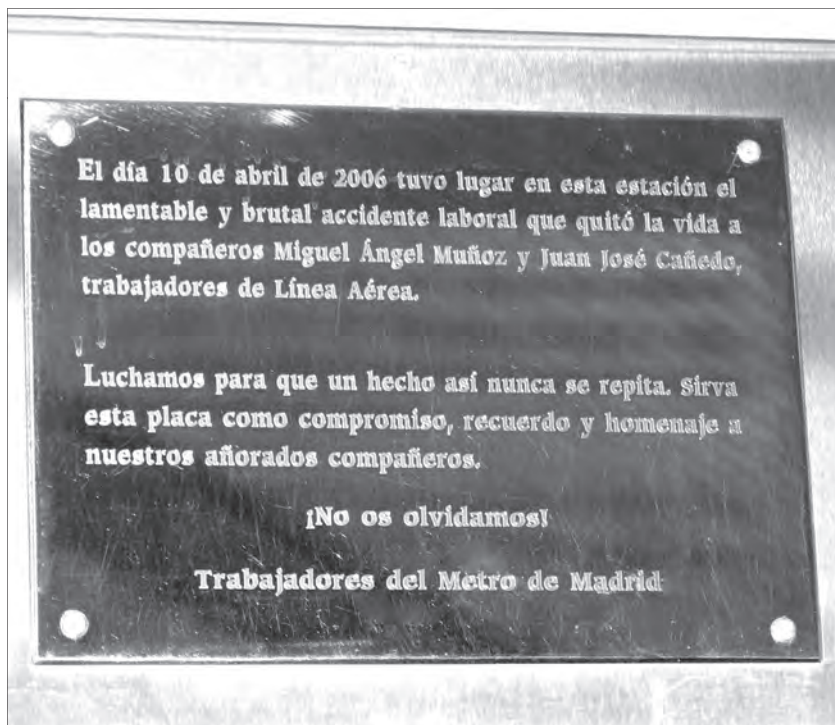
nuevas ampliaciones y explotación de trenes ligeros», como medio para lograr un amplio acuerdo que no excluya a ningún colectivo de posibles mejoras económicas.

II. 2. MAYO, EL MES DEL ACUERDO

El 9 de mayo los escasos trabajadores reunidos en una Asamblea General deciden la desconvocatoria de los paros de tarde y noche del 10 de mayo y todos los paros de los 5 días siguientes. Será la primera vez, pero no la última, que comprobemos con decepción la falta de reacción y preocupación de los trabajadores en este asunto.

El 10 de mayo es descubierta la placa conmemorativa que se había colocado en la pared del piñón de entrada vía II de la estación de Puerta del Ángel, sufragada por algunos sindicatos (excepto el SCMM). Y se realiza un emotivo acto de homenaje en presencia de familiares de los compañeros fallecidos.

El 29 de mayo se alcanza con la empresa un *Acuerdo sobre Medidas de Seguridad para trabajos en la vía*. En una Asamblea General de Trabajadores, nuevamente con una muy reducida asistencia, se acepta este acuerdo. Será adjuntado como anexo al Acta del Pleno del Comité de Seguridad y Salud que se desarrolla al día siguiente. A pesar de ello, no acabarán aquí los problemas.



Placa-homenaje colocada en el piñón de entrada de la estación de Puerta del Ángel

CAPÍTULO III

LOS INFORMES PERICIALES

III. 1. EL INFORME DE LOS INGENIEROS DESIGNADOS A REQUERIMIENTO DEL JUEZ

- **III. 1. 1. IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS**
 - **III. 1. 1. A. Relativos a la circulación**
 - **III. 1. 1. B. Relativos al tren T4**
 - **III. 1. 1. C. Relativos al conductor**
- **III. 1. 2. CONCLUSIONES**
- **III. 1. 3. COMPARECENCIA EN EL JUZGADO**

III. 2. EL INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE METRO DE MADRID

- **III. 2. 1. CONCLUSIONES**

III. 3. EL INFORME DEL TÉCNICO SUPERIOR DE PREVENCIÓN DEL INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD (IRSS) DE LA COMUNIDAD DE MADRID

- **III. 3. 1. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS**
- **III. 3. 2. MEDIDAS PREVENTIVAS**

III. 4. EL INFORME DEL INSPECTOR DE TRABAJO

- **III. 4. 1. EL INSPECTOR DE TRABAJO IMPUTA A METRO DOS INFRACCIONES:**
 - **III. 4. 1. A. Primera infracción**
 - **III. 4. 1. B. Segunda infracción**
 - **III. 4. 1. C. Conclusiones, calificación y sanción**
- **III. 4. 2. COMPARECENCIA DEL INSPECTOR DE TRABAJO EN EL JUZGADO**

III. LOS INFORMES PERICIALES

El ejemplo que nos enseña la investigación de accidentes es que los propios accidentes nos deben servir como experiencia para realizar acciones preventivas, con el objetivo de evitar, controlar o minimizar las consecuencias derivadas de estos en un futuro.

Los informes periciales son cuatro. Divididos en dos grupos muy diferenciados entre sí. Por un lado, tres informes (de los ingenieros designados por el Juez Instructor, del Inspector de Trabajo y del Técnico de la Comunidad) que comparten gran parte de los análisis, de las causas del accidente y que responsabilizan a la empresa de las carencias y deficiencias que posibilitaron el accidente. Tanto sus análisis como las medidas preventivas que plantean son semejantes a algunas de las contempladas en el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*¹, y que desde Solidaridad Obrera ya habíamos planteado con anterioridad a la emisión de los informes. De estos informes se pueden extraer decisivas conclusiones; las más importantes: son necesarias profundas reformas en las Normas de Seguridad, y son precisas nuevas medidas de seguridad.

Como se puede comprobar² muchas de estas conclusiones coinciden plenamente con las causas que, a juicio de Solidaridad Obrera, son los motivos del accidente.

Enfrentado a ellos está el informe de Metro de Madrid, que no admite ningún error, ni responsabilidad empresarial en lo sucedido.

A continuación exponemos las principales características de cada uno de los informes, por orden cronológico de entrega al Juez Instructor.

1. Véase Capítulo V. EL ACUERDO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE MAYO DE 2006.

2. Véase Capítulo IX. DECISIONES ORGANIZATIVAS Y METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN EMPLEADA POR SOLIDARIDAD OBRERA, Apartado IX. 2. 4. REFERENTE A LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE

III. 1. EL INFORME DE LOS INGENIEROS DESIGNADOS A REQUERIMIENTO DEL JUEZ

Este informe es de fecha 12 de julio de 2006.

La Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales (ETSII), de la Universidad Politécnica de Madrid, designa a tres Ingenieros Industriales¹ con objeto de realizar la peritación del accidente, por la colisión entre dos vehículos auxiliares (una máquina T4 y una dresina) que ocurre por un avance indebido, también denominado escape.



La Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid

1. Se trata de: Emilio Bautista Paz (Doctor Ingeniero Industrial), Juan de Dios Sanz (Ingeniero Industrial) y Pilar Leal Wiña (Ingeniero Industrial).

En dicho informe se asegura que desde el momento en que se procede al corte de tensión de catenaria a las 2:58:43 el tren permanece en el punto de estacionamiento, hasta que a las 3:04:20 se produce el escape. El tiempo total del recorrido en escape del tren T4 desde el punto de estacionamiento (aproximadamente a 40 metros del piñón de salida de la estación de Moncloa) hasta el punto de siniestro en la estación de Puerta del Ángel es de 2 minutos y 28 segundos.

En los siguientes cinco apartados, referidos a este epígrafe III. 1, se detallan los aspectos principales del informe de los ingenieros designados por el Juzgado.

III. 1. 1. IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS

III. 1. 1. A. Riesgos relativos a la circulación

La Administración de Metro no dispone de consignas específicas (para cada trabajo en particular) que describan actuaciones operativas (protocolos de actuación) ni de las instalaciones de protección del tren, ni de actuaciones de los agentes de Puesto de Mando en relación a los programas de trabajo en vía, obras, etc. Sino que dispone de reglamentos de uso general.

Metro no prevé en sus instalaciones la detección de escape de material móvil

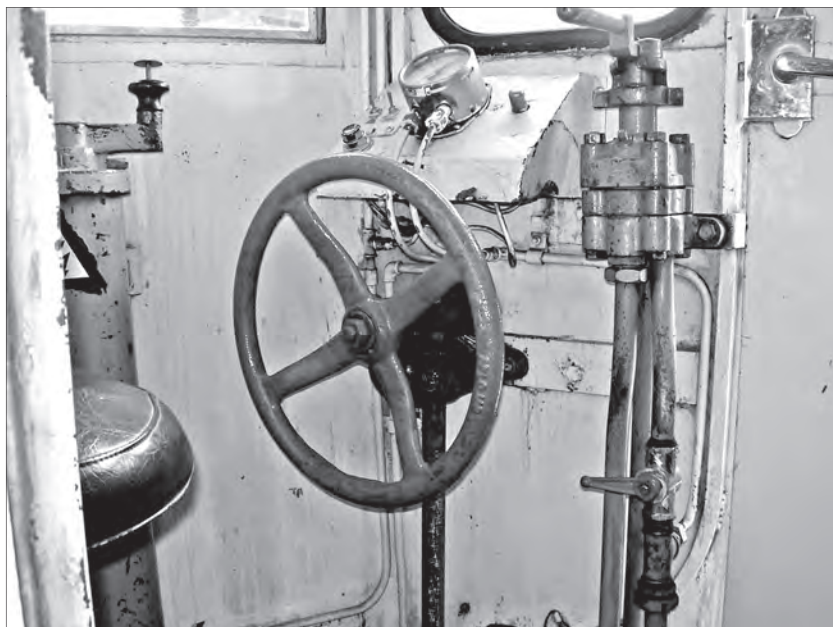
En el accidente existían dos trenes que no disponían de mecanismos de control para circulación a contravía. Tampoco está previsto que las diagonales se pongan en posición de protección a trenes de trabajo (en este caso, dresina y T4) y tampoco existe descripción alguna de la disposición de calces¹ en el tren para evitar su desplazamiento y en su caso, provocar el descarrilamiento², en caso de avance del mismo sin control, ya sea con o sin conductor.

1. Calzo (calce, calza). Pieza metálica en forma de cuña ubicada en un carril de una vía de estacionamiento destinada a su protección o para inmovilización de un vehículo. En RENFE sí que existen calces para inmovilizar las ruedas e impedir su movimiento.

2. Descarrilamiento. Se produce cuando las ruedas de un vehículo se salen de los carriles, ya sea por una rotura accidental de éstas, por rebasar calces elevados, talonar una aguja, etc.

II. 1. 1. B. Riesgos relativos al tren T4

De la propia construcción del tren se deriva un riesgo en el sistema de frenado neumático. El accionamiento del mismo requiere del funcionamiento de un compresor eléctrico cuya función es mantener llena la tubería de alimentación del freno. En caso de no existir fuente de alimentación eléctrica (catenaria¹), el compresor no genera aire comprimido y se origina una pérdida del mismo en la tubería de alimentación, provocándose una pérdida gradual de la capacidad de freno neumático. En posición de estacionamiento prolongado sin catenaria, el sistema de freno neumático no actúa, desfrenándose el tren si sólo existe este sistema.



El volante del freno mecánico de un vehículo clásico

1. Catenaria (en el lenguaje ferroviario) o línea aérea de contacto. Es el tendido que, montado sobre las vías, permite al material motor eléctrico la captación de energía a través de su pantógrafo.

El volante que ejecuta el accionamiento del freno mecánico (desplazando el émbolo) no tiene comprobación de “freno puesto”. El tope depende del esfuerzo a realizar por el operador, no teniéndose la certeza de que este gesto ajuste las zapatas¹ a la rueda, ejerciendo la función de frenado.

Del diseño del freno de inversión eléctrico del tren (“Contramarcha”), se deriva un riesgo de suponer accionado dicho sistema sin posibilidad de comprobación en el puesto de conducción. La maniobra de acción de este tipo requiere que exista tensión en la catenaria. No existen advertencias ni información explicativa de esta operación en el mismo puesto de conducción, ni figura referencia alguna a la misma en el Manual de Vehículos Auxiliares². Además, la posición de inversión marcada por la “rana”³ no asegura que el freno de inversión eléctrico esté accionado, ya que además de posicionarla es necesario al menos un punto de tracción⁴ al tren dado mediante el regulador⁵, sólo se podría saber mirando, en los bajos del tren la posición del combinador que está oculto por una tapa. Puesto que después de dar esta tracción, el regulador vuelve de nuevo a la posición “0” es imposible verificar si dicha tracción fue dada después de posicionar la “rana”.

Existe por tanto un riesgo de que, para una carga y una pendiente como las que se daban en la situación analizada, el sistema de freno (neumático, mecánico y eléctrico) no sea capaz de retener el vehículo a

1. Zapata. Pieza de freno que actúa por fricción sobre el eje o sobre las ruedas para moderar o impedir su movimiento. En el curso de formación profesional sobre Vehículos Auxiliares explican que la única manera de saber si el freno de estacionamiento estaba actuado, era mirar desde los bajos del tren el bulón (vástago) que actúa sobre el mecanismo. Si la parte más próxima era brillante (de grasa) no estaba actuado, en caso contrario sí. Esto era debido a la irrefutable prueba empírica: como casi siempre estaba frenado el bulón estaba semioculto y se cubría de suciedad la zona del bulón a la intemperie; y, al desfrenarlo la parte oculta y engrasada salía al exterior. “Como predecir el tiempo por el vuelo de las golondrinas”.

2. Manual de Vehículos Auxiliares. Libro que comprende lo más sustancial sobre este tipo de vehículos.

3. Rana. Mando para la inversión de la marcha e interruptor de toma de mando de la cabina.

4. Tracción. Acción y efecto de arrastrar material ferroviario sobre la vía.

5. Regulador. Es un dispositivo electrónico creado para obtener un valor de salida deseado en base al nivel de entrada, ya sea mecánico o eléctrico.

partir de varios minutos después de quedar correctamente estacionado. A esto debe atribuirse el accidente.

El vehículo T4 no cumple con las exigencias del RD 1215/1997¹, para utilización por los trabajadores con los equipos de trabajo, en sus requisitos sobre seguridad en sistemas de mando, puesta en marcha y parada total en condiciones de seguridad.

III. 1. 1. C. Riesgos relativos al conductor

Existe un riesgo de falta de formación profesional y experiencia en todos aquellos agentes de circulación que habiendo sido formados para desarrollar su trabajo en máquinas o equipos de nueva generación, que son los del transporte de pasajeros de uso habitual, realicen su función en máquinas como el T4 donde tanto los procedimientos como las indicaciones, advertencias y dispositivos de seguridad no se asemejan en absoluto a los conocidos y utilizados por ellos.

No existen evidencias de que el conductor esté formado adecuadamente en el uso de este equipo, de acuerdo al artículo 5 del R.D. 1215/1997.

III. 1. 2. CONCLUSIONES

Se han identificado varios riesgos en las circunstancias del accidente.

Se ha detectado que en la empresa Metro no se han desarrollado, ni implantado, consignas de circulación particulares a transportes especiales (no de viajeros).

Metro no dispone de un plan de formación profesional específico para este operario (conductor).

El vehículo auxiliar T4 no es conforme al R.D. 1215/1997.

Se ha demostrado la falta de garantía de eficacia de los sistemas de accionamiento del freno de estacionamiento² aún en condiciones de operativa correcta.

1. Véase Capítulo XVIII. ANEXOS. 2.

2. Freno de estacionamiento. Freno mecánico. Utilizado para la inmovilización del vehículo, una vez está parado, para su estacionamiento.

El conjunto de todas estas circunstancias evidencian, como posible, una situación de riesgo que en este caso ha conducido al accidente objeto de esta peritación.

El análisis de estos riesgos debiera conllevar a la consiguiente mitigación de las amenazas detectadas, bien sea por consigna particular o por modificación de los procedimientos.

III. 1. 3. COMPARECENCIA EN EL JUZGADO

Es un acto oficial en el cual están presentes: los abogados defensores de los testigos o imputados, los abogados de las acusaciones particulares y/o populares, el juez instructor, el fiscal y la persona que ha de comparecer. Las personas comparecientes son citadas previamente para que asistan, si lo desean, acompañados de letrado; intervienen en nombre propio o en nombre de otros.

Se desarrolla la mañana del 24/7/2006. Los peritos se reafirman en su informe, explican detalladamente algunos aspectos y se muestran muy críticos con los protocolos de actuación y de organización de Metro.

Insisten en que: no existe ninguna instrucción de Metro para utilizar calces en los trenes; y consideran que es una medida de seguridad. Entienden que debería haberse contemplado, como otra medida de protección, la puesta o posición invertida de las diagonales para proteger la zona de trabajo. Consideran que después de la publicación del RD 1215/97 el tren fue adaptado al Decreto, pero se hizo mal; existe un proyecto de ingeniería para adaptar el tren, ejecutado, pero dicho proyecto no es completo y tiene deficiencias.

Explican que el tren avanza pero no hay sistema de alarma que lo detecte, que indique que un tren hace una salida indebida. Metro no prevé el escape de un tren. Cuando está fuera de servicio la máquina, Metro se olvida de ella, como si no existiese. Si en el Puesto de Mando hubiera habido una persona con la vista puesta en el panel (pantalla de control de tráfico de trenes de esa línea), hubiera visto que un tren se movía. Estiman que hay un problema de organización, de falta de procedimiento para el transporte de material, para las actuaciones concretas y excepcionales que produjeron el accidente.

Creen que la máquina es obsoleta, que el sistema de frenado es obsoleto, no es un sistema de frenado garantizado. Culpabilizar a alguien específico es muy difícil, hay muchas unidades implicadas, ha sido un cúmulo de circunstancias. Si todo hubiera estado bien habría bajado la probabilidad de riesgos, pero no sabemos si se hubiera evitado el accidente.

Estas son las manifestaciones más relevantes que aparecen en el acta de la comparecencia. Los abogados defensores de Metro y del conductor (al cual el Juez imputó desde el inicio del procedimiento judicial, por la muerte de los dos trabajadores y por las heridas a un tercero) no cuestionan el informe en esta comparecencia. Una actitud radicalmente diferente a la que tuvieron cuando pasaron a estar imputados los cuatro directivos de Metro.



Dresina Torre Nº 304

III. 2. EL INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE METRO DE MADRID

Este informe tiene fecha 20 de junio, aunque sería entregado al Juez el 12 de julio de 2006.

La conforman cinco responsables¹ de la Dirección de Mantenimiento de Material Móvil, incluidos dos que posteriormente serán llamados a declarar como imputados (uno de ellos finalmente imputado, el Jefe de la Unidad de Ingeniería). Exponen que ambos vehículos siniestrados están certificados por la Empresa EUROCONTROL, S.A. según el RD1215/97.

Detallan que la cabina (A) del T4, sometida al impacto, tenía la cabeza de freno² en posición de solape³ sin la maneta⁴ (ésta se encontraría en el piñón de la estación de Puerta del Ángel), el freno mecánico estaba suelto y su trinquete⁵ no estaba bloqueado. En la cabina (B) opuesta del tren: la cabeza de freno estaba en posición de solape sin la maneta, que se encontraba en el suelo; el freno mecánico estaba suelto y su trinquete no estaba bloqueado. Aseguran que comprobaron el correcto funcionamiento del freno mecánico desde la cabina B; y encontraron en correcto estado e íntegros todos los elementos de la transmisión mecánica⁶ de la timonería de freno⁷.

Realizan un cálculo de las velocidades que alcanzó el T4 (peso total

1. Rafael Royuela Modrón, José Luis García Salazar, Manuel González Márquez, Teodoro San José, Miguel Ángel Navas

2. Cabeza de freno. Llamado también panel electromecánico de freno. Desde ella se controla la presión de la tubería de freno.

3. Solape. Es una posición en la que ni se llena ni se vacía la tubería de freno, manteniendo el grado de freno aplicado. En esta posición se puede sacar la maneta de cabeza de freno.

4. Maneta. Pieza estrecha y alargada que tienen algunos objetos, que sirve para accionar manualmente un mecanismo, como la maneta de los frenos.

5. Trinquete. Pieza que impide que el engranaje gire en sentido contrario al deseado, que impide el movimiento del mecanismo.

6. Transmisión mecánica. Mecanismo encargado de transmitir potencia entre dos o más elementos dentro de una máquina.

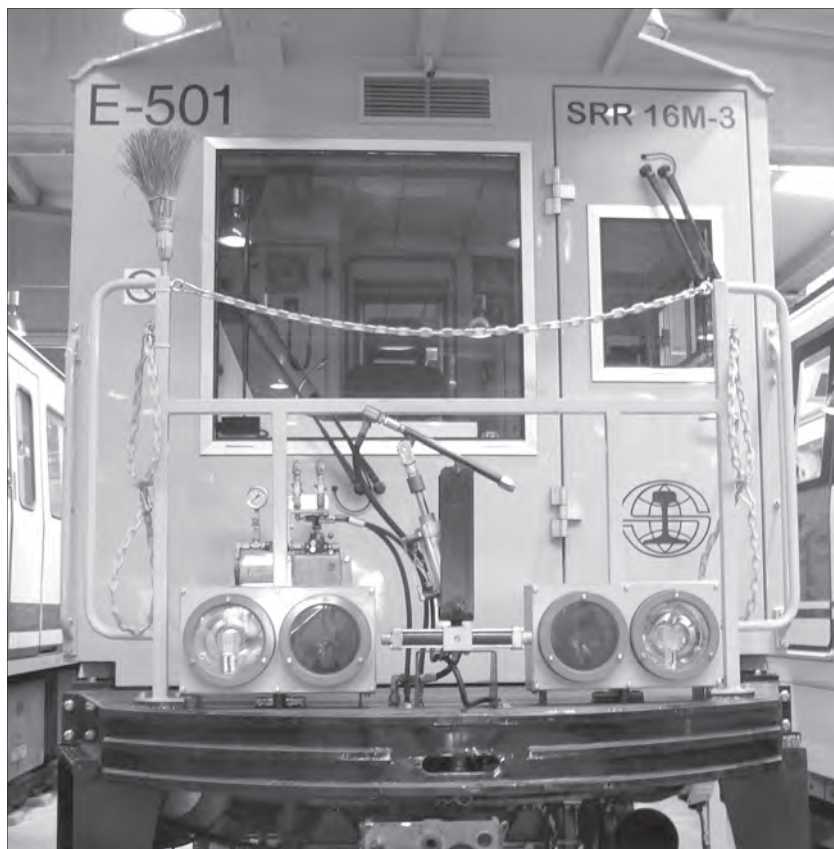
7. Timonería de freno. Conjunto de tirantes y palancas que amplían y transmiten los esfuerzos de los cilindros y los volantes de freno a las zapatas de los vehículos ferroviarios.

estimado de 38 Tm.) en determinados puntos del recorrido hasta el impacto; alcanzándose una velocidad máxima de 100 km./h.

III. 2. 1. CONCLUSIONES

No se ha podido determinar la existencia de avería o causa técnica que explique la pérdida del freno mecánico. No se han logrado evidencias de que se hubiese aplicado el freno mecánico.

Y establecen varias hipótesis: no se aplicó correctamente, o fue manipulado con posterioridad a su hipotética aplicación, o por una causa fortuita imposible de determinar con las evidencias actuales, se hubiese desfrenado voluntaria o involuntariamente por intervenciones externas al propio tren.



III. 3. EL INFORME DEL TÉCNICO SUPERIOR DE PREVENCIÓN¹ DEL INSTITUTO REGIONAL DE SEGURIDAD Y SALUD (IRSS) DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Es de fecha 10 de agosto y será remitido al juez el 21/11/2006².

El técnico del IRSS entrevistó a los ocho directivos presentes en su visita, el día del accidente, a las instalaciones de Metro; además del conductor del T4 y el trabajador de la contrata que le acompañaba.

A pesar de su brevedad este informe expone de manera concisa una relación más amplia, que el resto de los informes, de las posibles causas del accidente; y es el único que realiza propuestas concretas para la resolución de las deficiencias y carencias detectadas.

Algunas de estas propuestas ya habían sido realizadas por Solidaridad Obrera meses antes (ej. Sustitución de los vehículos auxiliares clásicos, sistemas de calces para las ruedas de los trenes y medidas para evitar que se olviden en la vía, al menos 30 horas de formación a los nuevos conductores en material clásico y maniobras en turno de noche, etc.); de éstas, varias serían incluidas, a propuesta de la Representación de los Trabajadores, en el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*³.

Otras de las propuestas de este informe las propondríamos por escrito ante el Comité de Seguridad y Salud; y alguna (dotación de walkie a todo equipo de trabajadores que baje a la plataforma de vía) sería posteriormente incluida en las *Normas de seguridad en relación a la circulación* de 1 de junio de 2008.

1. Jose Luis Abollo López.

2. El ordenamiento vigente prevé entre los supuestos de colaboración, con la Inspección de Trabajo, el de los órganos administrativos de las Comunidades Autónomas, que prestarán el apoyo necesario a las actividades de la Inspección.

3. Véase el Capítulo XVIII. ANEXOS. 1.

III. 3. 1. ANÁLISIS DE LAS CAUSAS

Primera, la principal, aparentemente se debía a un fallo del sistema de frenos del equipo¹, quedando pendiente por determinar si este fallo se debía a causas mecánicas o bien causas humanas.

Segunda, la no previsión, por parte de Metro de Madrid, de un sistema complementario de estacionamiento del vehículo, que garantice de manera eficaz la inmovilidad del equipo.

Tercera, se ha demostrado que a pesar de que el Equipo tiene su puesta en conformidad, por parte de “Eurocontrol” y de acuerdo con lo establecido por el RD 1215/97, se incumplen varios de los requisitos como: “Los sistemas de mando deberán ser seguros y elegirse teniendo en cuenta los posibles fallos, perturbaciones y los requerimientos previsibles, en las condiciones de uso previstas”, “Cada equipo de trabajo deberá estar provisto de un órgano de accionamiento que permita su parada total en condiciones de seguridad”.

Cuarta, ante una situación de descontrol del equipo, no existe una operativa (protocolo de actuación) desde el Centro de Mando que controle el equipo, por ejemplo, derivándolo a otra vía o provocando su descarrilamiento.

Quinta, utilización de equipos de trabajo muy antiguos, los cuales no incorporan los sistemas de control de las nuevas generaciones, para los que actualmente están dotadas estas instalaciones y que tienen como finalidad el control en todo momento de estos equipos, inclusive en situaciones de maniobras involuntarias o descontroladas.

Sexta, la reiteración de problemas de este equipo en su sistema de frenado.

Séptima, la falta de comunicación con la línea para poder, vía radioteléfonos, en un momento determinado, comunicar la necesidad de abandonar el puesto de trabajo y ponerse a resguardo.

1. Equipo de trabajo. Según el RD 1215/97. Cualquier máquina, aparato, instrumento o instalación utilizado en el trabajo.

III. 3. 2. MEDIDAS PREVENTIVAS

Sustitución de estos antiguos equipos de trabajo por otros más acordes a las condiciones actuales de utilización de las líneas y de la legislación vigente.

Establecimiento de unos procedimientos de trabajo por parte de Metro para el transporte de cargas, o trabajos con trenes auxiliares de trabajo, tal como tienen establecido para el tráfico de viajeros en horario de explotación.

Incidir en la formación e información de los agentes que realicen este tipo de trabajos, diferentes a los trabajos en horarios de explotación de la línea.

Cuando la estabilidad de un equipo no esté garantizada se establecerán las medidas y procedimientos complementarios necesarios para garantizar su eficacia, tales como: calces, cuñas, etc., contemplando igualmente los procedimientos que garanticen su retirada de la vía una vez concluidos los trabajos.

Revisión de la puesta en conformidad de estos equipos de trabajo.

Metro de Madrid, debería establecer un procedimiento que permita, a través de radioteléfonos disponibles en los tajos, la comunicación inmediata de circunstancias como las acaecidas que facilitarán la reacción inmediata de los Agentes afectados para ponerse a resguardo.



Elementos de conducción de un vehículo clásico

III. 4. EL INFORME DEL INSPECTOR DE TRABAJO¹

La legislación contempla que la Inspección de Trabajo realizará una investigación e informe² sobre los accidentes de trabajo, indagando las causas y circunstancias de los mismos y el cumplimiento de las normas en materia de seguridad y salud en el trabajo. Se realizará preceptivamente en los casos de accidentes de trabajo que provoquen el fallecimiento del trabajador. Los Inspectores tendrán en el ejercicio de sus funciones el carácter de autoridad pública, por lo que podrán dictar autos que inciden en la esfera jurídica de los administrados como: iniciar el procedimiento administrativo sancionador en el orden social, dictar órdenes de paralización de trabajos cuando impliquen riesgo grave para la salud de los trabajadores, etc.

Este informe tiene fecha 10 de octubre, aunque sería remitido al Juez el 21/12/2006.

El día del accidente, y acompañado por el Técnico Superior de Prevención del Instituto Regional de Seguridad y Salud de la Comunidad de Madrid (y por ocho directivos de Metro y dos policías), visitó las instalaciones de Metro (estación de Puerta del Ángel y el depósito de La Laguna³). Entrevistó, el 18/4/2006, al conductor del T4 y al trabajador de la contrata que viajaba con él.

Respecto a la formación profesional del conductor, referente a vehículos auxiliares, impartida al conductor, constata que recibió únicamente 15 horas de formación teórica en el año 2001, pero ninguna práctica. El trabajador de la contrata declara que observó como el conductor realizaba las operaciones de frenado (neumático y mecánico), que cuando se encontraba encima de la zona de carga el tren inició la marcha, saltó e intentaron pararlo o descarrilarlo metiendo una barra

1. Luis J. Fondevila Morales

2. En los procesos por accidentes de trabajo, el juez, antes de la celebración del juicio, deberá requerir a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social informe relativo a las circunstancias en que sobrevino el accidente, trabajo que realizaba el accidentado, salario que percibía y base de cotización.

3. Es el recinto de Metro de Madrid donde fue estacionado y precintado el T4.

de hierro entre las ruedas o una madera pero que no lo consiguieron y marcharon a avisar al conductor.

Y reproduce lo más significativo de las conclusiones y de los análisis de los informes que ha tenido en cuenta: el de los peritos judiciales, el del técnico de la Comunidad y el realizado por Metro.

Este informe, como se demostrará en el procedimiento administrativo, ha sido decisivo para el reconocimiento de un incremento en las pensiones. A lo largo de toda la instrucción judicial tuvo un valor determinante. En el juicio penal y posterior sentencia sólo fue tenido en cuenta como una prueba de denuncias, perdiendo toda su trascendencia.



La Inspección de Trabajo de Madrid

III. 4. 1. EL INSPECTOR DE TRABAJO IMPUTA A METROS INFRACCIONES

Conforme a los artículos 17.2 del Convenio 81 de la OIT y 22.2 del Convenio 129 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), los Inspectores de Trabajo y Seguridad Social podrán iniciar el procedimiento administrativo sancionador en el orden social mediante un acta¹ de infracción cuando comprueben hechos que constituyan un incumplimiento de la legislación social y se encuentren tipificados en la Ley de Infracciones y Sanciones del Orden Social (Ley 8/1988, de 7 de abril, BOE del 15 de abril). En esta Ley se codifica el régimen sancionador administrativo del orden social, tipificando las infracciones y sanciones relativas a las áreas (entre otras) de seguridad e higiene y salud laborales.

El acta de infracción es la única vía por la que se inicia el procedimiento sancionador propiamente dicho, en el que se da audiencia al interesado para que formule alegaciones y presente pruebas. Esta acta es un mero acto administrativo de trámite que no impone una sanción, sólo la propone ante la autoridad laboral competente. En ella deben hacerse constar los hechos que se consideran probados (art. 52.1.a) de la Ley 8/1988) y la forma de comprobación de los mismos. Y con ella se destruye la presunción de inocencia del inculpado; de ahí su especial importancia y el rigor que se le exige².

1. El artículo 52.1 de la Ley 8/1988 regula el contenido de las actas de infracción: "En las actas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social se reflejarán:

a) Los hechos constatados por el Inspector actuante, destacando los relevantes a efectos de tipificación de la infracción y graduación de la sanción.

b) La infracción presuntamente cometida con expresión del precepto vulnerado.

c) La propuesta de sanción, su graduación y cuantificación."

2. En el artículo 52.2 de la Ley 8/1988, se recoge: "Las actas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social que se extiendan con arreglo a los requisitos establecidos en el apartado anterior estarán dotadas de presunción de certeza respecto de los hechos reflejados en la misma, que hayan sido constatados por el Inspector actuante, salvo prueba en contrario."

III. 4. 1. A. Primera Infracción

Declara como Hechos Probados que el equipo de trabajo T4 no cumple los requisitos de seguridad pues el doble sistema de frenado no actuó. Considera, por tanto, que se han infringido los siguientes preceptos: Poner a disposición de los trabajadores equipos de trabajo que no satisfacen los requisitos de seguridad aplicables, al no garantizar la parada total del mismo en condiciones de seguridad. Dadas las condiciones de los sistemas de frenado existentes se incurre en una infracción laboral en materia de prevención de riesgos laborales.

Considera vulnerados¹: los arts. 4.2.d. y 19.1, del Estatuto de los Trabajadores² que establecen el derecho de los trabajadores a la integridad física y a una protección eficaz en materia de seguridad y salud; y el art. 14.1 .2 y 3, y art. 17.1, de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales que establece el correlativo deber del empresario de proteger a los trabajadores frente a los riesgos laborales.

La califica como GRAVE y la aprecia en su grado MÁXIMO, no en su tramo inferior, al tener en cuenta la gravedad de los daños sufridos o que pudieron sufrirse (dos fallecidos, un herido y otro que pudo salvarse al abandonar a tiempo la dresina). Y propone una sanción de 30.000 euros.

III. 4. 1. B. Segunda Infracción

Declara como Hechos Probados que se venía utilizando el tren cuando se repetían con frecuencia averías, varias relativas al sistema de frenos; lo cual comprometía la seguridad de su funcionamiento y evidencia la falta de un adecuado mantenimiento que garantice, al menos, la prestación del servicio en las condiciones de seguridad iniciales del vehículo.

Considera, por todo ello, que se han infringido los siguientes

1. Para una completa lectura de los artículos, consúltese el Capítulo XVIII. ANEXOS. 3.

2. Estatuto de los Trabajadores. ETT. Real Decreto Legislativo 1/1995 de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido.

preceptos: Poner a disposición de los trabajadores equipos de trabajo (que por su antigüedad, constantes averías, condiciones de mantenimiento) no garantizan las condiciones iniciales del vehículo y circunstancias de la prestación tanto en carga como por perfil de vía con pendientes acusadas. Se incurre en una infracción laboral en materia de prevención de riesgos laborales.

Estas infracciones serían recurridas¹ por Metro de Madrid. La sentencia² del Juicio Penal será demoledora respecto a esta Acta.



III. 4. 1. C. Conclusiones, calificación y sanción

En cada una de las infracciones considera vulnerados: los arts. 4.2.d. y 19.1, del Estatuto de los Trabajadores que establecen el derecho de los trabajadores a la integridad física y a una protección eficaz en materia de seguridad y salud; y el art. 14.1 .2 y 3, y art. 17.1, de la Ley 31/1995, de

1. En el Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID (Apartado VI. 3. RECURSO DE METRO DE MADRID CONTRA LAS INFRACCIONES IMPUESTAS POR EL INSPECTOR DE TRABAJO) se explica detalladamente el proceso seguido, alegaciones realizadas, etc.

2. Véase Capítulo XV. LA SENTENCIA, Apartado XV. 1. 2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

Prevención de Riesgos Laborales que establece el correlativo deber del empresario de proteger a los trabajadores frente a los riesgos laborales.

Califica ambas infracciones como GRAVES y las aprecia en su grado MÁXIMO, no en su tramo inferior, al tener en cuenta la gravedad de los daños sufridos o que pudieron sufrirse. Y propone una sanción de 30.000 euros por cada una de ellas. Por lo que se propone la imposición de la sanción por un importe total de 60.000 euros.

III. 4. 2. COMPARECENCIA DEL INSPECTOR DE TRABAJO EN EL JUZGADO

Se desarrolla el 22/1/2007, durante seis tensas horas. Los abogados de la defensa de los imputados y de Metro le atacan con saña, contraponiendo los informes encargados¹ por la empresa para tratar de desacreditarle.

El inspector se ratifica en las conclusiones de su informe y en las causas que motivaron su propuesta de sanción a Metro. Además, expone sus opiniones respecto a las medidas que debían existir para evitar accidentes como éste.

Considera que cuando se estaciona un tren en cuesta deberían existir cuñas o calzos de frenado. Y expone: dejar el tren en una pendiente² sólo con el freno mecánico no es suficiente garantía de inmovilidad; es como dejar un coche cargado en una calle, cuesta abajo, en punto muerto, sólo con el freno de mano y sin calzar las ruedas. Manifiesta que el freno mecánico, no fue eficaz para inmovilizar el tren, dado que se produjo el accidente.

Manifiesta que los directivos de Metro que le acompañaron, en el momento del desprecintado del T4 para hacer la pericial, le dijeron que el sistema de freno neumático de este tren, tenía muchas fugas (pérdidas de aire y, como consecuencia, de presión y de efectividad). Sobre la tesis de manipulación del freno mecánico cuando el conductor abandona

1. Véase el Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. 2. Artimañas de Metro de Madrid ante el Juzgado: Pruebas, ante notario, con el vehículo T1; Pruebas, ante notario, con el vehículo T4 siniestrado; Informe realizado por un “experto” en frenos.

2. Pendiente. Plano inclinado de la vía en sentido de bajada.

la cabina, considera que es una locura, no es racional ni esperable de nadie, carece de sentido que alguien haya quitado un freno cuando un tren esta en cuesta y cargado.

El inspector cree que sí hubo una avería en el freno mecánico, que provocó el escape. Que no considera una contradicción que por un lado el tren tuvo un desempeño normal en el trayecto, y luego que había un deterioro por mantenimiento deficiente. Que un sistema de frenos es inseguro si hay varias averías, a pesar de que digan que se han resuelto las mismas.

El Inspector se reafirma en que el conductor carecía de experiencia en el manejo del vehículo auxiliar; que no hubo la formación práctica precisa. Que básicamente coincide con las causas del accidente que se describen en el informe elaborado por el Técnico del Instituto Regional de Seguridad y Salud. No le queda ninguna duda de que el tren, en cuanto a equipo de trabajo que es, no cumplía con el RD 1215/97, a pesar de la certificación de la empresa Eurocontrol. Que el accidente se produce porque falla el equipo de trabajo y no considera responsable al conductor.



Estado del T-4 tras la colisión

CAPÍTULO IV

INSTRUCCIÓN JUDICIAL DEL ACCIDENTE

IV. 1. Escrito de la Fiscal de 22 de agosto de 2006

IV. 2. Recurso a este escrito

IV. 3. COMPARECENCIAS COMO TESTIGOS O COMO IMPUTADOS

- **IV. 3. 1. Extracto de la declaración del Conductor**
- **IV. 3. 2. Extracto de la declaración del Jefe de Unidad de Ingeniería**
- **IV. 3. 3. Extracto de la declaración del Jefe de Unidad de Prevención Laboral**
- **IV. 3. 4. Otras comparecencias**

IV. 4. AUTO DEL JUZGADO (12 de marzo de 2007)

- **IV. 4. 1. Consideraciones a este auto judicial**

IV. 5. ESCRITOS DE ACUSACIÓN

- **IV. 5. 1. El Ministerio Fiscal**
- **IV. 5. 2. La acusación ejercida por Margarita Aurora Llofriu Belda, Marga, la viuda de Juan José Cañedo**
- **IV. 5. 3. La acusación popular del Sindicato UGT**
- **IV. 5. 4. La acusación popular del Sindicato CC.OO.**
- **IV. 5. 5. La acusación popular del Sindicato de Conductores**

IV. 6. AUTO DEL JUZGADO (22 de enero de 2008)

- **IV. 6. 1. Apertura de juicio oral y formulación de la acusación**

IV. 7. ESCRITOS DE DEFENSA DE LOS IMPUTADOS

- **IV. 7. 1. Escrito de defensa del Jefe de Unidad de Ingeniería**
- **IV. 7. 2. Escrito de defensa de la Jefe de Unidad de Mantenimiento de Material Móvil**
- **IV. 7. 3. Escrito de defensa del Jefe de Unidad de Prevención Laboral**
- **IV. 7. 4. Escrito de defensa del Gerente de Formación**
- **IV. 7. 5. Escrito de defensa del Conductor**
- **IV. 7. 6. Escrito de defensa de Metro de Madrid, S.A.**
- **IV. 7. 7. Escrito de defensa de Eurocontrol**
- **IV. 7. 8. Escrito de defensa de Lloyd's of London**
- **IV. 7. 9. Escrito de defensa de Zurich España**

IV. 8. OTRAS DILIGENCIAS JUDICIALES

- **IV. 8. 1. Diligencia de citación a juicio**
- **IV. 8. 2. Diligencia de declaraciones previstas**



INSTRUCCIÓN JUDICIAL DEL ACCIDENTE

La instrucción¹ del accidente mortal recaerá en el Juzgado de Instrucción nº 43 de Madrid². Al inicio, la investigación del accidente queda en manos del Inspector de Trabajo y del Técnico Superior de Prevención del Instituto Regional de Seguridad y Salud de la Comunidad de Madrid que, conjuntamente, realizan un examen bastante exhaustivo de los hechos: hacen varias visitas (a los trenes, a las estaciones, etc.), entrevistan a directivos, policías, testigos, etc. La policía también actúa, procediendo a la requisa de pruebas y al precintado de los dos vehículos siniestrados.

El Juez³ requerirá a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid la designación de varios de sus miembros para que realicen un informe pericial del accidente. Serán nombrados tres Ingenieros Industriales, académicos de reconocido e incuestionable prestigio y cualificación en: Ingeniería Mecánica y Fabricación,

1. Han transcurrido más de tres años desde el accidente para que se celebre el juicio; una muestra más del lento y pesado funcionamiento de la justicia, que con los procedimientos burocráticos ralentizan hasta la extenuación el proceso judicial.

2. Plaza de Castilla, 1, 5ª Planta

3. José María Casado Pérez

Seguridad en Máquinas e Investigación en Tecnología Ferroviaria. También solicita a Metro que realice un informe sobre el accidente.

IV. 1. Escrito de la Fiscal de 22 de agosto de 2006

La fiscal¹ del juzgado pedirá el sobreseimiento² y archivo de las actuaciones (con reserva³ de acciones civiles a favor de los perjudicados), porque considera que tanto por parte de los agentes implicados como de las instalaciones existentes no se acusa error, fallo o defecto de actuación; por lo que entiende que el accidente se debió a una serie de circunstancias explicadas en el informe (de Metro de Madrid), sin poder asignar una responsabilidad⁴ directa a persona física concreta en el accidente.

IV. 2. Recurso a este escrito

El abogado de la viuda de Juan José Cañedo, José Gabriel Antón Fernández (abogado y compañero de Solidaridad Obrera), recurrirá esta decisión. Finalmente, el proceso no será archivado. Metro de Madrid y la Comunidad de Madrid reciben su primer revés, porque confiaban, como en anteriores casos de trabajadores fallecidos en su puesto de trabajo, que se archivase la instrucción judicial de los hechos.

Es preciso destacar la parcialidad demostrada por la fiscal, que en su escrito no tiene en cuenta ni el informe de los Peritos Judiciales (ni su comparecencia ante el juez) ni el informe del Técnico de Prevención. También hay que resaltar su despreocupación en la instrucción: no asistió a ninguna declaración de testigos o imputados, no estuvo presente en acto o en diligencia alguna, en nada absolutamente. Finalmente haría un escrito de acusación “para cumplir el procedimiento”, de cualquier manera; como se explica en páginas posteriores de este Capítulo (Apartado IV. 5. 1.).

1. V. Iparraguirre

2. Acto mediante el cual se ordena el archivo de la causa, bien de forma definitiva o temporal, bien respecto de un encausado o de todos ellos. Puede ser libre, provisional, total o parcial.

3. Declaración de que la resolución no perjudicará algún derecho, el cual deja a salvo para que se ejercite en otro juicio o de diverso modo.

4. Culpabilidad, imputabilidad, responsabilidad criminal. Deber jurídico que incumbe al individuo imputable de responder del hecho realizado y de sufrir sus consecuencias jurídicas.

IV. 3. COMPARECENCIAS COMO TESTIGOS O COMO IMPUTADOS

El 20 de noviembre de 2006 comienzan las comparecencias en el Juzgado de Instrucción nº 43. Se citará, tras el conductor del T4 (J. I. D. G), que desde el inicio estuvo imputado¹, a varios directivos de Metro para que comparecieran como testigos² o como imputados. Los primeros citados que prestaron declaración como testigos fueron varios trabajadores del Puesto de Mando³ que prestaban servicio la noche del accidente; como todos los directivos, no asumieron sus responsabilidades⁴ y sus declaraciones fueron decepcionantes.

Los primeros fueron el Jefe de la Unidad de Prevención y Salud y Presidente del Comité de Seguridad y Salud (Francisco López Ceacero) y el Jefe de la Unidad de Ingeniería de Material Móvil (Rafael Royuela Modrón) y por sus declaraciones quedaron como imputados. También se llamó a declarar al Gerente de Formación (Miguel Municio San

1. Persona contra la que se solicita que se dirija un procedimiento penal.

2. Persona ajena al procedimiento, que propuesto por las partes, atestigua sobre los extremos del mismo, a tenor de las preguntas que le son dirigidas.

3. Félix Jesús Méndez Romero (Inspector Jefe), Francisco San Román Esteban (Coordinador de Sala) y Gregorio Díaz Fernández (Inspector a cargo de la Línea 6). Este Inspector testificó ante el Juez: “no es cierto que hayan (los Inspectores) denunciado ante la empresa falta de inspectores por falta de seguridad; y en mayo de 2006 firmaría (junto con otros 35 Inspectores) un escrito dirigido a la empresa donde se lamentaba: “Estamos trabajando al límite durante muchos momentos de nuestra jornada, con lo que conlleva de situaciones de estrés, ansiedad, de no poder acaparar más tareas, en no poder realizar en condiciones tu trabajo, en premuras, no olvidando, como decíamos anteriormente que estas premuras repercuten directamente en la Seguridad. Tomen medidas preventivas y no lleguemos a situaciones que tengamos que lamentar”

4. Apenas unos días después del accidente, los Inspectores del Puesto de Mando dieron entrada, en el Comité de Empresa, un escrito de fecha 30 de marzo 2006 donde decían textualmente: “ La plantilla de Inspectores del Puesto de Mando...pasamos a comunicarnos una serie de necesidades que podemos calificar de urgentes en algunos casos y necesarias en otros: Actualmente el número mínimo de Inspectores por turno es de 8 agentes, necesitamos a nuestro entender un noveno para descargas de trabajo en todos los turnos. Por el cometido de nuestro trabajo y la seguridad en momentos puntuales, necesitamos a nuestro entender al menos una persona de Relevé, para los descansos necesarios y aleatorios. Es más, sería necesario un puesto más para cubrir necesidades de formación continua. Se impone el Nivel 5 (subir un nivel salarial) por necesidad, por méritos y volumen de trabajo.”

Fabio) y a la Jefa de la Unidad de Mantenimiento de Material Móvil (María Antonia García San Andrés), que también acabarían imputados tras testificar.

El penúltimo en comparecer será el Técnico de la empresa Eurocontrol, S.A. (Roberto Díaz Valverde), que certificó que el vehículo T4 se ajustaba a los requisitos determinados en el RD 1215/97. Acabó también siendo imputado; y, como los cuatro directivos que le precedieron, por un delito contra los derechos de los trabajadores, con infracción de la normativa de prevención de riesgos laborales.

A continuación resumimos el contenido de algunas de estas comparecencias.



En los Juzgados de Plaza de Castilla se efectuó la instrucción del expediente

IV. 3. 1. Extracto de la declaración del Conductor (del T4)

Comparece el 23 de mayo de 2006. Según sus afirmaciones, una vez situado el tren en la zona de descarga (aprox. a 20 metros del piñón de entrada de Moncloa 6, vía II), le aplica el freno neumático y el freno mecánico, y a continuación le quita el convertidor¹ y batería², con lo que el tren ya está fuera de servicio. Se baja del tren, para comunicarlo al Puesto de Mando desde el andén I de Moncloa 6, ya que desde del tren no pudo hacerlo porque había mucho ruido, pues estaban con martillos neumáticos, y radiales cortando hormigón. Que una vez comunicado al Puesto de Mando que el tren estaba “fuera de servicio” ya puede quitar tracción cuando quiera, y le dan su confirmación, y se sube a cenar a la estación de Moncloa³ (Línea 3).

Insiste en que el tren queda frenado neumática y mecánicamente, y con la contramarcha activada; y que después del accidente le han comentado que el tren tenía problemas con el freno, y se había desfrenado unas cuantas veces.

IV. 3. 2. Extracto de la declaración del Jefe de Unidad de Ingeniería

Presta declaración el 20 de noviembre de 2006. Afirma que “de aquí nacen dos posibilidades, o bien que el conductor no aplicó bien el freno, o que el convoy fue posteriormente manipulado, una vez estacionado y después de que se marchase el conductor, y alguien quitase el freno. Que el freno mecánico debe frenarse llevándose a tope. Y que puede que el freno no hubiese sido llevado al tope a la vista de las pruebas practicadas.”

1. Es el encargado de transformar la corriente que proviene del Hilo de Trabajo (600 voltios) en otros voltajes (380 voltios corriente alterna trifásica, 400 v. c. a. t. , etc.). Es un elemento estático, no rotativo.

2. Fuente de tensión continua que produce electricidad. Situada en los bajos de algunos coches. En realidad se trata de un grupo de baterías que sirven para poner en servicio la Unidad de Tren. Además sustituye al Convertidor Estático en caso de avería de éste.

3. Moncloa es una estación donde confluyen dos líneas diferentes: La Línea 3 (Moncloa - Villaverde Alto) y la Línea 6 ó Circular.

IV. 3. 3. Extracto de la declaración del Jefe de Unidad de Prevención Laboral

Testifica, el 22 de noviembre de 2006, que en relación con el accidente del T 4 no considera necesario poner ningún tipo de medida de mayor de seguridad que las existentes, en relación a las condiciones de seguridad de los trabajadores. Dice desconocer el *Acuerdo*, entre los representantes de los trabajadores y la empresa, *de mayo de 2006* para poner calzas (calces) en los trenes. También afirma que no han recibido quejas por parte de los trabajadores de Metro en materia de seguridad.

IV. 3. 4. Otras comparecencias

No serán admitidas las comparecencias de más directivos, solicitadas por las acusaciones. El 22 de enero de 2007 el Inspector de Trabajo ratificaría ante el juez su informe y sus conclusiones. Días después, el 3 de enero de 2007, lo hará un Técnico¹ “experto en frenos” contratado por Metro que tratará de desacreditar la labor realizada por los Peritos Judiciales y por el Inspector de Trabajo.

Metro de Madrid había puesto sus esperanzas, su confianza y el dinero de los madrileños en los mejores bufetes de abogados de España, que defendían a sus cuatro directivos, para que no acabasen imputados. Pero no lo consiguieron y este hecho le supuso el segundo revés en pocos meses. De nada le sirvió atacar ferozmente al Inspector de Trabajo ante el Juez, intentando desprestigiar su contundente informe.

A nuestro juicio, más bien, le perjudicó.

Tampoco la prueba² ante notario que hicieron, en secreto, con el vehículo auxiliar T1 (semejante al T4) les valió para nada; cientos de miles de euros de los contribuyentes empleados para exclusiva defensa de los directivos imputados. Ni les ayudó la ilegal manipulación, otra vez sin testigos “molestos”, que hicieron del T4, para tratar de exculparles; otros cientos de miles de euros más de las arcas públicas para satisfacer los intereses privados de los directivos imputados.

1. Santiago González Kaendler. Ver Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Apartado VI. 2. 3. INFORME REALIZADO POR UN “EXPERTO” EN FRENOS.

2. Ver Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Apartado VI. 2. 1. PRUEBAS, ANTE NOTARIO, CON EL VEHÍCULO T1.



Grupo de directivos de Metro durante una negociación

IV. 4. AUTO DEL JUZGADO (12 de marzo de 2007)

Por medio de este auto el juez les inculpa a cada uno de los seis imputados de dos delitos¹ de homicidio² imprudente³ y otro de lesiones imprudentes. Y a todos, excepto al conductor del T4, también les inculpa de un delito contra el derecho de los trabajadores.

Quedan imputados por el Juez: el Jefe de la Unidad de Prevención y Salud (Francisco López Ceacero), el Jefe de la Unidad de Ingeniería de Material Móvil (Rafael Royuela Modrón), la Jefa de la Unidad de Mantenimiento de Material Móvil (Maria Antonia García San Andrés), el Gerente de Formación (Miguel Municio San Fabio), el Técnico de EUROCONTROL, S.A. (Roberto Díaz Valverde) y el Conductor del T4 (J. I. D. G.). ¿Por qué?. Porque según el juez “existen indicios bastantes de la comisión de un delito”.

El juez decide no acceder al sobreseimiento⁴ solicitado “porque existen indicios de criminalidad suficientes que lo impiden”. Y reafirma: “hay un dictamen pericial de carácter judicial elaborado por tres peritos que afirman que el vehículo T 4 no cumplía con las exigencias del RD 1215/1997 y que

1. Artículo 1 del Código Penal. Son delitos las acciones y omisiones dolosas o culposas penadas por la ley.

2. Delito regulado en el artículo 407 del Código Penal, y lo comete aquél que mata a otro.

3. Imprudencia. Para que se produzca se tiene que dar los siguientes requisitos: ausencia de malicia o de intención en el agente; producción de un daño material que constituiría delito de mediar malicia; que el hecho se realice sin haber prestado el agente el cuidado y atención debidos; relación de causalidad entre el acto inicial voluntario y el mal causado; que el acto inicial que se realice sea lícito y permitido.

4. Días antes, todos los imputados de Metro habían solicitado por escrito el sobreseimiento de la causa y el archivo de las actuaciones.

el conductor no estaba formado adecuadamente para su uso, llegando a unas conclusiones que no permiten en absoluto acordar el archivo de las actuaciones”.

El juez también reprocha a Metro de Madrid, S A por su alegación de que lo afirmado por los peritos judiciales y por el Inspector de Trabajo Sr. Fondevila son meras “opiniones” faltas de fundamento, ya que carece de la más mínima justificación. Y añade: “El informe del Inspector de Trabajo incorpora los antecedentes del caso y medios de comprobación del hecho, que redundan en lo mismo, siendo de un rigor y precisión innegable, tal como se puso de manifiesto con ocasión de las casi seis horas de ratificación por aquél”.

IV. 4. 1. Consideraciones a este auto judicial

Las imputaciones que realiza el Juez no eran todas las que la Acusación de Margarita Llofriu y nosotros hubiéramos deseado, ni las más idóneas. Pero no era prudente requerir la acusación de más directivos responsables, porque existía el riesgo cierto que se produjera el efecto contrario.

Tampoco la empresa quiso insistir, en la fase inicial de la Instrucción, para que comparecieran más testigos, pues no quería dar la sensación al juez que el accidente tenía más implicaciones y relevancia.

Se prefirió, por todos, “dejar hacer” al juez con la esperanza de obtener un auto judicial favorable a las pretensiones esperadas: unos que se mantuvieran las imputaciones y otros que se retirasen y se archivase el caso.



IV. 5. ESCRITOS DE ACUSACIÓN

Son las conclusiones provisionales que formula el Ministerio Fiscal o una parte (acusación), acusando a una o varias personas de un hecho punible. Básicamente consta de unas Conclusiones Provisionales, una Calificación Jurídica de los hechos, una asignación de Autoría de los hechos, una Petición de Pena, una determinación de Responsabilidad Civil y una petición de Pruebas (interrogatorio, testifical, pericial y documental).

IV. 5. 1. El Ministerio Fiscal

De fecha 3 de mayo de 2007. Considera que el conductor no realizó correctamente la maniobra de freno mecánico y que el T4 tenía frecuentes averías.

Únicamente acusa¹ al Conductor y a la Jefa de Unidad de Mantenimiento de Material Móvil, por dos delitos de imprudencia grave del art. 142, 1. y 3. del Código Penal (en adelante C.P.)², un delito de imprudencia grave del art. 152, 1. y 3. del C.P. y un delito de infracción de las normas de prevención de riesgos laborales de los arts. 316 y 318 del C.P. Pide para el conductor dos penas de dos años de prisión y arresto de 8 fines de semana, con inhabilitación especial para el ejercicio de su profesión³ durante la condena. Para la Jefa de Unidad sólo una pena de dos años de prisión por la infracción de las normas de prevención y una multa de 8 meses con una cuota de 8 €/día. Y que ambos indemnicen (o subsidiariamente Metro de Madrid) a la viuda e hijas de Juan José Cañedo con 140.565 €.

1. Imputar a uno algún delito, culpa, vicio o cualquier cosa vituperable.

2. Para una completa lectura de estos preceptos legales, véase el Capítulo XVIII. ANEXOS. 3.

3. Pena privativa de derechos que tiene la condición de grave y principal pero puede transformarse en accesoria en aquellos casos en los que no imponiéndola la ley especialmente declara que otras penas la llevan consigo. Privará al penado de la facultad de ejercer su profesión por el tiempo de la condena.

IV. 5. 2. La acusación particular¹ ejercida por Margarita Aurora Llofriu Belda, Marga, la viuda de Juan José Cañedo

De fecha 24 de marzo de 2007. Los principales argumentos expresados son: el sistema de frenado del T-4 había padecido numerosas averías recientes; el T4 carecía de sistemas de seguridad y control adecuados que permitan reducir el riesgo de accidentes, no tenía un indicativo en cabina que indicase si el freno mecánico estaba o no debidamente accionado. Metro de Madrid, S.A. no dispone de medidas adicionales de control para el estacionamiento de sus vehículos auxiliares, no estaba prevista la colocación de calces o cuñas de frenado. No existe tampoco una operativa desde el Puesto Mando que controle el equipo derivándolo a otra vía o provocando su descarrilamiento. Existen infracciones graves en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales del que se ha derivado un incuestionable problema en el sistema de frenado por cuanto que inicialmente funcionó y que obviamente acredita un mal funcionamiento derivado de las continuas averías.

Plantea acusación contra cada uno de los seis imputados por el juez en marzo de 2007: dos delitos de homicidio imprudente (art. 142, 1. y 3. del C.P.), un delito de lesiones imprudentes (art. 152, 1. y 3. del C.P.) y un delito contra los derechos de los trabajadores (arts. 316, 317 y 318 del C.P.).

Para cada uno de los cuatro directivos de Metro y para el técnico de Eurocontrol solicita las penas de: tres años de prisión por cada delito de homicidio, cuatro meses de prisión por el delito de lesiones, tres años por el delito contra el derecho de los trabajadores, multa de doce meses a razón de 50 €/día y doce años de inhabilitación especial para el ejercicio de su profesión. Para el conductor solicita tres años de prisión por cada delito de homicidio y cuatro meses de prisión por el delito de lesiones. También pide una indemnización, para la viuda e hijas de Juan José Cañedo, de 766.800€.

2. Persona que sostiene en un proceso seguido por delito o falta perseguible de oficio, la acción punitiva y de resarcimiento.

IV. 5. 3. La acusación popular¹ del Sindicato UGT

De fecha 22 de marzo de 2007. Establece las siguientes causas del accidente: fallo de los frenos y falta de sistema de mandos seguros en el T4, total carencia de prevención, no existencia de medidas preventivas ante descontrol del equipo o maniobras involuntarias, carencia de walkies por los trabajadores y falta de conductor en el tren ante la manipulación de la carga.

Los directivos no han cumplido con las obligaciones de: proteger adecuadamente a sus trabajadores (garantizando su seguridad y salud) y evitar y evaluar los riesgos laborales. No tomaron medidas para que el T4 estuviese bien adaptado al RD 1215/97, pues la adaptación fue incompleta. Metro permitió seguir utilizando el T4 a pesar de las frecuentes averías. Falta formación en el manejo del T4.

Plantea acusación, contra los cuatro directivos de Metro y para el técnico de Eurocontrol, por dos delitos de homicidio imprudente, un delito de lesiones imprudentes y un delito contra la seguridad de los trabajadores.

Solicita para cada uno los directivos, por todos los delitos, tres años de prisión, multa de doce meses a razón de 6 €/día, inhabilitación especial durante la condena para la administración de sociedades mercantiles. Para el técnico de Eurocontrol, al que no imputa el delito contra la seguridad, solicita tres años de prisión, multa de doce meses a razón de 6 €/día e inhabilitación especial de un año para el ejercicio de su profesión. Y que se indemnice, solidariamente por todos ellos, a los familiares de Juan José Cañedo en la cantidad solicitada por éstos.

1. La acción popular integra el contenido del derecho a la tutela judicial efectiva, su legitimación derivada del art. 125 de la Constitución Española y no precisa afirmar que es el ofendido por el delito para que se le reconozca el derecho a ejercitar la acción penal. La protección en amparo del derecho del acusador popular requiere, por ello, que la defensa del interés común sirva para sostener un interés legítimo y personal.

IV. 5. 4. La acusación popular del Sindicato CC.OO.

De fecha 19 de marzo de 2007¹. Entiende que el T4 carecía del preceptivo indicativo, en cabina, del freno mecánico debidamente frenado; además es un equipo de trabajo sin los sistemas de control de nuevas generaciones, con frecuentes averías y no estaba convenientemente adecuado al RD 1212/97. La empresa no dispone de calzos ni de operativas para desvío de vehículos sin control. El conductor jamás condujo un vehículo como el T4 tras la formación profesional recibida en 2001.

Plantea acusación² sólo contra tres directivos de Metro (el Jefe de la Unidad de Ingeniería, el Jefe de la Unidad de Prevención y el Gerente de Formación) y para el técnico de Eurocontrol, por: dos delitos de homicidio imprudente, un delito de lesiones imprudentes y un delito contra el derecho de los trabajadores. Solicita para cada uno de ellos penas de tres años de prisión y multa de doce meses a razón de 6 €/día e inhabilitación especial durante la condena para la administración de sociedades mercantiles. Y que se indemnice, a los familiares de Juan José Cañedo, en la cantidad solicitada por éstos.

IV. 5. 5. La acusación popular del Sindicato de Conductores

De fecha 19 de marzo de 2007. Plantea acusación contra los cuatro directivos de Metro y para el técnico de Eurocontrol, por dos delitos de homicidio imprudente, un delito de lesiones imprudentes y un delito contra el derecho de los trabajadores. Porque: no se tomaron medidas de prevención necesarias en evitación del accidente, se producían averías reiteradas en el T4, el T4 no cumplía el RD 1215/97, no había medidas para estacionar el tren en pendiente y el conductor no tuvo curso de reciclaje desde 2001.

Solicita para el Jefe de la Unidad de Ingeniería y para la Jefa de la Unidad de Mantenimiento penas de un año de prisión por cada delito de homicidio, seis meses de prisión por el delito de lesiones, seis

1. Son muy semejantes los escritos de acusación de UGT y de CC.OO.

2. También queda al descubierto la sorprendente exculpación que alguna acusación realiza (ej. CC.OO. no acusa a la Jefa de Unidad de Mantenimiento), que sólo responde a los intereses de “clientelismo empresarial” de esa Sección Sindical.

meses por el delito contra el derecho de los trabajadores, tres años de inhabilitación especial para el ejercicio de su profesión y multa de seis meses a razón de 20 €/día. Para el Jefe de la Unidad de Prevención, para el Gerente de Formación y para el técnico de Eurocontrol solicita seis meses de prisión por el delito de lesiones, seis meses por el delito contra el derecho de los trabajadores y multa de seis meses a razón de 20 €/día.

Como se podrá comprobar, es muy diferente el escrito de acusación de cada una de las partes. Es inaudito cómo algunas acusaciones populares (como el SCMM) no piden indemnización para los familiares.



IV. 6. AUTO DEL JUZGADO (22 de enero de 2008)

En él se recogen los diferentes escritos de acusación¹ presentados.

Es preciso señalar que el 28 de diciembre de 2006 la viuda de Miguel Ángel y el trabajador herido leve habían alcanzado un acuerdo económico con Metro de Madrid², que presentaron ante el Juzgado de Instrucción, por el que desistían de todas las acciones judiciales, y concretaban como indemnización unas cantidades económicas.

IV. 6. 1. Apertura de juicio oral y formulación de acusación

El juez dispone la apertura de juicio oral y formula las acusaciones siguientes:

Para el conductor del T4: dos delitos de imprudencia grave (art. 142 del CP) y un delito de imprudencia grave (art. 52 del CP)³.

Para cada uno de los cuatro directivos de Metro y contra el técnico de Eurocontrol: un delito de infracción de las Normas de Prevención de Riesgos Laborales (arts. 77, 316 y 318 del CP y art. 14 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales), dos delitos de imprudencia grave (art. 142 del CP) y un delito de imprudencia grave (art. 52 del CP).

Les exige que depositen una fianza por un importe de 181.908,28€. Y declara la responsabilidad civil subsidiaria de: Metro de Madrid y de su entidad aseguradora (Zurich España) y de Eurocontrol y de su entidad aseguradora (Lloyd's). Declara como órgano competente para el conocimiento y fallo de la causa al Juzgado de lo Penal que por turno corresponda de Madrid.

1. Véase en páginas anteriores IV. 5. ESCRITOS DE ACUSACIÓN

2. Serán citados judicialmente, para el 22/1/2007, a fin de que ratificasen si se mantienen o no como acusación particular. Véase Capítulo VI: "LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID". Apartado VI. 1. INSISTENCIA PARA QUE LOS AFECTADOS RENUNCIASEN A LAS ACCIONES JUDICIALES.

3. Para una completa lectura de estos preceptos legales, véase el Capítulo XVIII. ANEXOS.3.

IV. 7. ESCRITOS DE DEFENSA DE LOS IMPUTADOS

Los escritos de defensa se estructuran, fundamentalmente, en: Conclusiones Provisionales o Hechos, Prueba (documental, interrogatorio de los acusados, testifical, testifical pericial, pericial) y Suplico.

Es muy significativo lo que algunas defensas exponen en sus escritos, culpabilizando directamente al conductor (ej. Eurocontrol) o sugieren que no actuó convenientemente (ej. Jefa de Unidad de Mantenimiento). Otros, como Metro de Madrid, describen un falso mundo “idílico”, desconocido para todos aquellos que trabajamos en esta empresa.

Todos los imputados y responsables civiles se reafirman en: “No ser autor ni cooperador de infracción penal alguna. Por la inexistencia de ilícito penal cometido no procede imponer pena alguna. Dado que no existe ilícito penal tampoco cabe apreciar responsabilidad civil.”

A continuación exponemos diversos escritos de defensa, resumiendo y extractando los pasajes que consideramos más importantes.

IV. 7. 1. Escrito de defensa del Jefe de Unidad de Ingeniería

De fecha 21 de mayo de 2008. Imputado.

El Ministerio Fiscal solicita el sobreseimiento de la causa frente a él. Falta de fundamento de las acusaciones frente al Jefe de Unidad, que cumplió con su deber de diligencia: encargó a una empresa externa especializada a través de un procedimiento riguroso y garantista. Ha hecho todo lo necesario para comprobar que la máquina cumplía el Real Decreto.

La Unidad llevó a cabo un procedimiento rodeado de todas las garantías pensables para asegurar que la puesta en conformidad se llevaba a cabo de forma seria, rigurosa, profesional, real, exhaustiva. De manera idéntica al adoptado por otras explotaciones similares como Metro de Barcelona o Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña. Terceros expertos han confirmado que Eurocontrol hizo correctamente su trabajo.

IV. 7. 2. Escrito de defensa de la Jefa de Unidad de Mantenimiento de Material Móvil

De fecha 21 de mayo de 2008. Imputada.

En los escritos de acusación no se recogen hechos, sino opiniones, conjeturas o hipótesis interesadas, huérfanas de fundamento o base probatoria alguna. El T4 frenaba perfectamente el día del accidente y en las pruebas posteriores al mismo. Todo ello indicaría que el freno de estacionamiento y el de inversión habían sido manipulados y quitados por terceras personas o no habían sido adecuadamente accionados y ésta podría haber sido la causa del desplazamiento del vehículo.

Quedando demostrado que la causa del escape el día de la colisión con la dresina DT-2, no se debió, en ningún caso, al mantenimiento del T-4. La Jefatura de la Unidad no tiene entre sus responsabilidades directas, ni la realización ni la supervisión directa de las actividades de mantenimiento preventivo y reparación de averías.

IV. 7. 3. Escrito de defensa del Jefe de Unidad de Prevención Laboral

De fecha 21 de mayo de 2008. Imputado.

El Ministerio Fiscal no le acusa, considera que no ha cometido ningún delito. La instrucción del caso ha sido incompleta y contradictoria. Causa indefensión a mi defendido que los escritos de acusación no concretan cuáles son las acciones u omisiones exclusivamente atribuibles a mi mandante por las que mi mandante y sólo mi mandante haya creado con su conducta un riesgo no permitido por el derecho y éste ha derivado en el resultado dañoso en este concreto accidente.

Sin hechos concretos no hay formal acusación y procede, pues, dictar auto decretando el sobreseimiento libre y total de la causa. Se realizan imputaciones genéricas, en ocasiones por hechos que le son absolutamente ajenos, o simplemente se le acusa por el hecho de ser el responsable de Prevención y de Salud Laboral de Metro.

La Inspección de Trabajo y Seguridad no ha sancionado a Metro por los hechos que ahora se imputarían a mi mandante en este procedimiento penal, que no es responsable de la comisión de ningún delito, ni doloso, ni culposos.

IV. 7. 4. Escrito de defensa del Gerente de Formación

De fecha 21 de mayo de 2008. Imputado.

No ha existido comportamiento delictivo alguno del Gerente. Además, el Fiscal no le acusa y la Inspección de Trabajo no apreció ninguna infracción relacionada con la formación. Resaltar que no era Gerente de Formación, ni tenía relación alguna con ese departamento a la fecha en que el conductor del T4 recibió la formación, en el año 2001. Por debajo del Gerente en la línea jerárquica, trabajando en el seno de la Gerencia de Formación, hay hasta 36 personas que se encargan, día a día, de la formación que se imparte en Metro; que está estrechamente supervisada por las Administraciones y entidades como: el Servicio Regional de Empleo de la Comunidad de Madrid y la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo.

Ninguna acusación, ni ningún perito, ni nadie en absoluto han criticado ni todo ni parte de este plan de formación. Las acusaciones defienden que hubo imprudencia porque no se actualizó la formación; pero, ¿resultaba exigible?, ¿por qué?. La grave contradicción de las acusaciones populares: sostienen que el conductor actuó correctamente pero critican su formación.

IV. 7. 5. Escrito de defensa del Conductor

De fecha 21 de mayo de 2008. Imputado.

Realizó todas las maniobras previstas para dejar el tren fuera de servicio y perfectamente estacionado. Las maniobras para estacionar el tren las hizo correctamente. La misma credibilidad merece el relato de los hechos dado por el testigo (trabajador de la contrata) que le acompañó en la cabina durante el trayecto desde el depósito de Canillejas hasta Moncloa. No hay duda alguna de que se frenó el tren.

IV. 7. 6. Escrito de defensa de Metro de Madrid, S.A.

De fecha 21 de mayo de 2008. Responsable civil. El conductor llevó a cabo las maniobras necesarias y había recibido íntegramente la formación preestablecida. Se habían desarrollado todas las labores necesarias para la puesta en conformidad del vehículo T-4 a las prescripciones del RD 1215/97. Todas las tareas de mantenimiento

preventivo y correctivo del T-4 se habían ejecutado de manera idónea y adecuada.

La eficacia de los sistemas de frenado del vehículo T-4 está más allá de cualquier duda. Se habían previsto y desarrollado todas las tareas preventivas. Además, el accidente se debió a una serie de circunstancias que no han podido determinarse ni identificarse con la precisión.

IV. 7. 7. Escrito de defensa de Eurocontrol

De fecha 21 de mayo de 2008. Responsable civil.

Entiende que no existe infracción de la normativa de prevención de riesgos laborales. Eurocontrol evaluó si la maquinaria cumplía con las disposiciones mínimas de seguridad y salud, pero no era la encargada de supervisar y de controlar que el material utilizado estaba en buenas condiciones.

El trabajo desempeñado por dicha entidad, y por tu técnico fue correcto y no influyó en el accidente, pues la causa del mismo se debió bien a un fallo del sistema de frenado de la maquinaria, (cuestión descartada por todos los informes emitidos al efecto), o bien por imprudencia de los conductores de la maquinaria T4.

IV. 7. 8. Escrito de defensa de Lloyd's of London

De fecha 21 de mayo de 2008. Responsable civil subsidiario. Aseguradora de Eurocontrol.

Entendemos que el accidente vino propiciado, no por una ausencia de medidas de seguridad de la maquinaria, sino por otros elementos ajenos a la prevención. No se ha concretado ni la causa que motivó el accidente, ni si pudo haber un fallo humano en la estabilización del vagón, ni fallo en el sistema de frenado.

IV. 7. 9. Escrito de defensa de Zurich España

De fecha 16 de abril de 2008. Responsable civil subsidiario. Aseguradora de Metro de Madrid, S.A.

Alega Falta de Legitimación Pasiva Parcial, pues la póliza de seguro por responsabilidad civil tiene un límite máximo, por víctima, (acordado entre las partes) de 150.253 €.

IV. 8. OTRAS DILIGENCIAS JUDICIALES

IV. 8. 1. Diligencia de citación a juicio

La Secretaría del Juzgado de lo Penal nº 26 de Madrid, comunica que el juicio se iniciará el 13 de abril y finalizará el 24 de abril. Las sesiones se iniciarán a las 9'00h.

IV. 8. 2. Diligencia de declaraciones previstas

Con fecha 17 de diciembre de 2008, desde la Secretaría del Juzgado de lo Penal nº 26 de Madrid se comunica el orden y día de declaración de los acusados, testigos y peritos. Se inicia el día 13 de abril de 2009 con la declaración de los seis imputados¹. Se hace constar que declararán² 26 testigos y 21 peritos; los días 23 y 24 de abril se fijan para la presentación final de los Informes de cada una de la partes.

1. El Jefe de la Unidad de Prevención y Salud (Francisco López Ceacero), el Jefe de la Unidad de Ingeniería de Material Móvil (Rafael Royuela Modrón), la Jefa de la Unidad de Mantenimiento de Material Móvil (Maria Antonia García San Andrés), el Gerente de Formación (Miguel Municio San Fabio), el Técnico de EUROCONTROL, S.A. (Roberto Díaz Valverde) y el Conductor del T4 (J. I. D. G.).

2. Durante los días 14, 15, 16, 17, 20, 21 y 22 de abril de 2009.

CAPÍTULO V

EL ACUERDO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE MAYO DE 2006

V. 1. ANTECEDENTES

V. 2. NEGOCIACIÓN

**V. 3. ACUERDO DEFINITIVO Y PLENO DEL COMITÉ
DE SEGURIDAD Y SALUD**

**V. 4. EL INICIO DEL DESARROLLO Y APLICACIÓN DEL
ACUERDO**

V. 5. PRIMERAS PROPUESTAS SINDICALES

**V. 6. UNA FECHA QUE ANTICIPA EL CAMBIO
DRÁSTICO**

V. 7. 2007, UN AÑO EN “BLANCO”

**V. 8. 2008, EL AÑO DE LAS NUEVAS NORMAS DE
SEGURIDAD DE LOS AGENTES EN RELACIÓN A LA
CIRCULACIÓN**

V. 9. 2009, EL AÑO DEL JUICIO PENAL Y DESENLACE



Concentración ante las oficinas de Metro en condolencia
con los fallecidos en la tragedia

V. 1. ANTECEDENTES

Diez días después del terrible accidente, la empresa aún no había analizado el suceso, o al menos no quiso dar cuenta del resultado de sus investigaciones. Lo que sí hizo casi inmediatamente fue impedir el acceso informático a los datos relativos al T4 y demostrar que no tenía ningún interés en establecer nuevas medidas de seguridad y/o reformar las que entonces existían. Desde Solidaridad Obrera hicimos, el 12 de abril de 2006, una primera propuesta de cuatro Medidas¹ de Seguridad: retirada de los vehículos auxiliares (material clásico)², conducción de los servicios especiales por dos conductores, establecimiento de un área de seguridad³ en los trabajos en la vía y un sistema de alarmas si se invade esa área. Estas propuestas se las trasladamos a la empresa y al resto de fuerzas sindicales. Estas medidas serán los pilares y el germen del posterior *Acuerdo de mayo*; a ellas se sumarían otras tres más.

Inicialmente, los trabajadores, que desarrollaban su trabajo en la plataforma de vía, nos manifestaron sus inconvenientes a la colocación

1. Una de estas medias (Retirada de los vehículos auxiliares “clásicos”) es la recuperación de la que formulamos el 4/3/1997, a resultas de un precedente accidente mortal en la vía. Ver Capítulo XII. RECIENTES ACCIDENTES DE TRABAJADORES DEL METRO DE MADRID. Apartado XII. 1. 6. A. Escritos a la empresa y a la Inspección de Trabajo. Otras dos medidas (Área de Seguridad y Sistema de Alarmas) están inspiradas en la resolución del Inspector de Trabajo de 28/2/1997. Ver Capítulo XII. RECIENTES ACCIDENTES DE TRABAJADORES DEL METRO DE MADRID. Apartado XII. 1. 3. LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

2. Declaraba, ya en junio de 1991, el entonces Presidente del Consejo de Administración (Guillermo Vázquez) a la revista mensual “Metro 2000” (publicada por Metro de Madrid): “En efecto, despedir el material clásico no sólo significa disponer de un material más moderno en el que los sistemas mecánicos, neumáticos y eléctricos han sido definitivamente superados por la incorporación de nuevas tecnologías. No sólo son innovaciones de diseño, pintura y configuración del espacio habitable, no. Es también, tanto o más, un nuevo concepto de seguridad en la circulación, una nueva forma de conducir el tren, unas nuevas posibilidades de operación, información, confort...”

3. Área de Seguridad. Es un tramo de línea establecido para proteger a los equipos de trabajadores que ocupan un “área de trabajo” y por el cual se prohíbe la circulación de trenes sin autorización expresa por parte del Puesto de Mando. Al igual que las áreas de trabajo, las áreas de seguridad estarán delimitadas, salvo imposibilidad técnica, por el cierre de las señales de acceso a las mismas, que efectuará el Puesto de Mando.

de calces portátiles descarriladores, pues los que entonces existían (y que se venían utilizando, pero no para proteger zonas de trabajo) pesaban más de 30 kilogramos. Tras el diseño y construcción de nuevos calces descarriladores mucho más ligeros, se aceptaron sin objeciones.



V. 2. NEGOCIACIÓN

La negociación se produce en un ambiente muy convulso. El Sindicato de Conductores (SCMM), para mejorar exclusivamente las retribuciones económicas de los conductores, estaba realizando en solitario unos paros parciales que estaban en un punto muerto. Porque el pacto, que habían alcanzado con la Dirección de Metro, para ser efectivo tenía que ser firmado por la mayoría de la Representación de los Trabajadores en el Comité de Empresa. Y una mayoría sindical (CC. OO., UGT y SLMS) quiso aprovechar esta circunstancia para que se reabrieran las Mesas de Productividad de algunos colectivos, que se habían cerrado sin acuerdo el año anterior. Para Solidaridad Obrera, que nunca hemos estado a favor de estas Mesas, nos pareció un peligro; pero por estar en minoría no podíamos frenarlas. Por entonces, la actividad en la Sección Sindical de Solidaridad Obrera era casi frenética, pues sólo se disponía de dos delegados (con crédito horario sindical) en la Sección y eran numerosas las tareas y los ámbitos que abarcar.

Pero sí que pudimos forzar que se conformase una mayoría sindical que reivindicara 7 medidas de seguridad y que convocase 8 jornadas de paros parciales para conseguirlas. El SCMM no se sumó a esta lucha, permaneciendo vergonzosamente al margen¹.

La primera reunión con la empresa no se celebró hasta el 25 de abril de 2006, quince días después del accidente mortal. Enseguida constatamos que para esa mayoría sindical lo secundario eran las Medidas de Seguridad, pues su principal obsesión era que la empresa hiciera ofertas económicas para varios colectivos de trabajadores, en el ámbito de las referidas Mesas de Productividad. Por ello, la discusión con la Dirección de Metro de las Medidas de Seguridad avanzaba a un ritmo muy lento.

Sólo cuando estuvieron muy avanzadas las negociaciones y perfilados bastante los acuerdos económicos (escudados en la Cláusula 17ª del Convenio Colectivo 2005-2008 «Asunción de nuevas ampliaciones

1. En el Pleno del Comité de Empresa del 27/4/2006 se abstuvieron en la votación para la convocatoria de varios días de paros parciales Ver Capítulo XI. LA RESPUESTA SINDICAL. Apartado XI. 3. 6. Comité de Empresa

y explotación de trenes ligeros») de varias categorías se empezaron seriamente a tratar las Medidas de Seguridad. Estamos hablando de los días 8 y 9 de mayo; había transcurrido un mes desde la muerte de Juanjo y Miguel Ángel. En estas dos últimas reuniones no estaban presentes los representantes del SCMM, que habían decidido abandonar la negociación del Acuerdo de Medidas de Seguridad.



Aspecto de una asamblea de trabajadores de Metro

En la madrugada del 9 de mayo, los representantes de CC.OO., UGT y SLMS consideran válido y suficiente el último documento de la empresa. Desde Solidaridad Obrera lo considerábamos insuficiente, ya que de la redacción de varios de sus apartados (el 4º y el 6º) no se garantizaba que finalmente: se estableciese un área de seguridad para los trabajos en la vía de varias estaciones por cada sentido, y/o que hubiese alarmas que avisasen con tiempo suficiente a los trabajadores para que abandonasen la vía cuando un tren o vehículo invadiese el área de seguridad. El tiempo demostrará que nuestras inquietudes eran fundadas.

Ese mismo día, la Asamblea de Trabajadores (con el consenso de todos los sindicatos) decidió: mantener el paro de la mañana del 10 de mayo, desconvocar varios paros parciales más, y que se siguiesen negociando esos dos apartados.

El 11 de mayo se produjo una reunión urgente de la Comisión Permanente¹ del Comité de Empresa con la Dirección de Metro de Madrid. El SCMM amenazaba con realizar los paros que aún tenía convocados si no se firmaban ya los acuerdos relativos a los incrementos salariales por mejoras en la productividad de algunas categorías (incluida la de conductor). Inicialmente la empresa pretendió que esos acuerdos de productividad estuviesen vinculados a la firma, conjuntamente en un mismo Acta, del *Acuerdo de medidas de seguridad para trabajos en la vía*.

Pero por todos los sindicatos se rechazó esa posibilidad, ya que nunca se habían negociado medidas de seguridad a cambio de dinero. Finalmente se firmaría exclusivamente un Acta con las mejoras económicas referidas a productividad para todas esas categorías laborales.

1. Comisión Permanente (del Comité de Empresa de Metro de Madrid). Está compuesta por seis vocales del Comité de Empresa, elegidos en función de la representatividad obtenida en las Elecciones Sindicales (2 del SCMM, 1 de CC.OO. 1 de Solidaridad Obrera 1 de UGT y 1 de SLMS); uno de los seis vocales será el Presidente y otro el Secretario del Comité.

V. 3. ACUERDO DEFINITIVO Y PLENO DEL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

A iniciativa de la Representación de los Trabajadores, ya que la empresa no demostró voluntad alguna desde el 11 de mayo (en que consiguió lo que quería: el fin de los paros del colectivo de conductores), el 29 de mayo tendría lugar una nueva reunión con la empresa, en la que se suscribió el *Acuerdo de medidas de seguridad para trabajos en la vía*, firmándose en los márgenes del documento. El resto de sindicatos no nos apoyó en nuestra exigencia para que se firmase formalmente el texto junto a un Acta de la Reunión, como se realiza habitualmente en estos casos. No efectuar este formulismo será trascendental (como explicaremos más adelante) en el resultado de la Demanda de Conflicto Colectivo que interpusimos seis meses después¹.

En el Pleno del Comité de Seguridad y Salud que se celebra al día siguiente, el 30 de mayo, se adjuntará este *Acuerdo de medidas de seguridad para trabajos en la vía* al Acta de la reunión, como un documento de “compromisos empresariales” denominado PROPUESTA SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA HUELGA CONVOCADA POR EL COMITÉ DE EMPRESA SOBRE SEGURIDAD². Todo el Comité lo aprobó.

Es un Acuerdo muy avanzado y con medidas muy novedosas, teniendo en cuenta las condiciones de seguridad y de trabajo existentes, que de cumplirse íntegramente implicaría un significativo aumento en las condiciones de seguridad.

V. 4. EL INICIO DEL DESARROLLO Y APLICACIÓN DEL ACUERDO

La empresa mostró una inusitada “buena fe contractual” y comenzó

1. El juez dice en la sentencia que “no consta que haya documento alguno que pruebe la existencia de un Acuerdo que hubiere puesto fin a la huelga”. Véase Capítulo X: LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. Apartado X. 4. 1. CONFLICTO COLECTIVO. X. 4. 1. D. Sentencia

2. Puede consultarse el documento íntegro en el Capítulo XIX ANEXOS. 1.

a cumplir (según su interesada interpretación) algunos de los aspectos del *Acuerdo de medidas de seguridad para trabajos en la vía*, los que tenían una trascendencia menor. Por ejemplo, en el Apartado Tercero que contemplaba que en los servicios especiales que implicaran el estacionamiento o inmovilización permanente en la vía, en horario nocturno (desde la finalización del servicio a las 2'30h., hasta el inicio del servicio a las 5'30h.), de un material tipo clásico en un mismo lugar, tajo o zona de trabajo se asignarán dos conductores. Pero la empresa no establecía que desde el inicio el tren iría con dos conductores (como siempre hemos defendido desde la Representación de los Trabajadores), sólo establecía medidas organizativas para que cuando estacionase, alguno de estos trenes de servicios especiales, hubiese un segundo conductor.

A pesar de ello, la empresa estaba reconociendo la necesidad de que todo vehículo permaneciese siempre bajo la tutela y supervisión de un trabajador de Metro. Nunca ha sido coherente que el vehículo estuviese, durante los tiempos de descanso establecidos para los trabajadores, sin control.

Incluso se realizó la construcción de calces portátiles “descarriladores” (según se contemplaba en el Apartado Primero del *Acuerdo*) para colocar en las vías y proteger las zonas de trabajo; llegándose a un modelo eficaz y ligero. Que fue probado en una vía secundaria del recinto de Canillejas con éxito.



Calce portátil descarrilador

A la par (también como se recogía en el Apartado Primero del *Acuerdo*) construyó unos calzos (cuñas) para las ruedas de los vehículos, que las inmovilizaran cuando se estacionasen los vehículos en las vías. Ya en el Pleno del Comité de Seguridad y Salud del 30/5/2006 la empresa, en un alarde de superioridad/irresponsabilidad manifestó: “no se requiere diseño y es fácil de hacer”.

Inclusive se realizaron unas pruebas con un prototipo el 5/7/2006* en la vía II de Talleres Centrales del recinto de Canillejas; aparentemente fueron satisfactorias, lo que provocaría la desmedida euforia empresarial que inició la construcción de 200 ejemplares. Posteriormente, en otra comprobación el 27/11/2006**, se demostró que estos calzos eran un absoluto fiasco, ya que no retenían al tren y se rompían. La empresa se comprometió a conseguir calzos homologados como los que disponían en RENFE (hasta la fecha de hoy seguimos sin calzos en los vehículos).



* Se acuerda que vayan inicialmente dos como dotación de cada vehículo auxiliar, y se dispongan colgados y a la vista, para evitar que se olvide su retirada.

**El Director de Ingeniería, Francisco Javier González Fernández, informó (en el Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud del 27/12/2006) que el Consejo de Dirección, tomó el acuerdo a principios de diciembre de encargar un estudio sobre los Calzos, a la vista del resultado de la prueba de resistencia, que se hizo con el calzo fabricado por Metro y con un calzo utilizado por RENFE; dicha prueba se hizo a solicitud de los técnicos de Ingeniería, que no encontraban suficiente confianza en los calzos fabricados por Metro y que habían descubierto la existencia del calzo de RENFE. Mientras que, la prueba con el calzo de Metro, resultó fallida, la prueba con el calzo de RENFE resultó positiva; el estudio se ha encargado a INECO; dicho estudio comprende el diseño del calzo (o calzos, pues pueden ser diferentes según el vehículo), la modificación de los trenes, si es necesario, el procedimiento para ponerlos en las ruedas de los trenes y para quitarlos de las mismas, con objeto de que, si se deja puesto por olvido, pueda evitarse el riesgo, que ello pueda suponer. Se espera, que, en los primeros días de enero (de 2007) pueda contarse ya con la oferta y la respuesta a la propuesta solicitada.

El uso de calces para las ruedas se contempla específicamente en el Reglamento General de Circulación de RENFE. En su art. 550 se prescribe el caso particular de las locomotoras con frenado de estacionamiento insuficiente. Prescribe este artículo que en casos en que las locomotoras no dispongan del frenado de estacionamiento necesario, estarán dotadas de 4 calces (más 2 de reserva), colocados en lugar adecuado. Cuando haya de usarse el Maquinista los colocará en las ruedas delanteras de los bogies extremos, en el sentido de la pendiente, además de apretar el freno de estacionamiento. Y en el art. 607 se hace lo propio con los vehículos que no son locomotoras, prescribe la colocación de calces antideriva en las ruedas extremas, prohibiendo el uso de calces de mano, piedras, maderas, traviesas, etc., que carecen de garantía suficiente para inmovilizar el material. Dichos calces antideriva estarán asegurados con candado u otros dispositivos.

Porque es del todo punto necesario asegurar el frenado de los trenes en cualquier circunstancia y condición. En ello descansa la seguridad en la Circulación y, por tanto, en las personas y el material. Tanto si el tren circula como si está estacionado, han de existir los mecanismos adecuados para su frenado o inmovilidad.

Sabemos que en RENFE se vienen utilizando desde varios años antes del accidente calzos homologados (que son los que Metro probó con éxito). E intuimos que Metro de Madrid, por sus continuas relaciones con RENFE, conocía desde hacía mucho tiempo antes del accidente la utilización de estos calzos; pero no lo podemos demostrar.

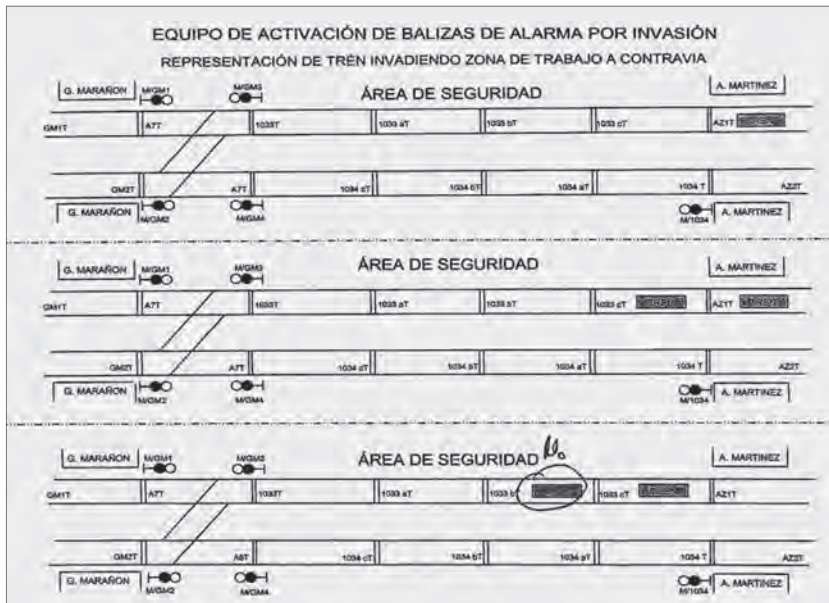
Pero la empresa no hizo ni siquiera un intento de poner en marcha medidas clave como: establecimiento de un Sistema de Alarmas que avisen a los trabajadores que realizan trabajos en zonas de trabajo fijas y estables en la vía de una eventual invasión en la zona de trabajo para que puedan abandonar la vía (Apartado Sexto). Respecto al Área de Seguridad (Apartado Cuarto) sólo cuatro meses después se iniciaría un debate, que no fructificaría en un acuerdo.

Para entender esta actitud empresarial en la implantación de las medidas de seguridad hay que tener muy presente que la Dirección siempre consideró y manifestó que para ella era un acuerdo provisional, temporal.

En nuestra opinión, la empresa confiaba en que el juez archivase las actuaciones. De hecho, este periodo de presunta colaboración (aunque muy parcial) cambia radicalmente cuando el juez rechaza el sobreseimiento y archivo de las actuaciones que la fiscal pide el 22 de agosto de 2006. Se produce, entonces, una vuelta a la “normalidad”, la empresa no quiere tomar medidas ni cumplir las comprometidas pues cree que podrían ser utilizadas en su contra en un futuro juicio, que empieza a ver como probable.

V. 5. PRIMERAS PROPUESTAS SINDICALES

Desde Solidaridad Obrera nunca confiamos en la supuesta actitud positiva de la empresa para cumplir el *Acuerdo*, sospechábamos que la conducta empresarial era otro engaño más. Por ello, no dejamos pasar el tiempo e inmediatamente elaboramos y presentamos (dentro del plazo del mes establecido) una propuesta de Área Mínima de Seguridad, que sería la base para la futura Área de Seguridad que se recoge en las actuales *Normas de Seguridad de los agentes en relación con la circulación*. El trabajo de la Sección Sindical fue muy intenso; ningún otro sindicato haría alguna otra propuesta.



También diseñamos y presentamos un proyecto técnico de Sistema de Alarmas (dentro del plazo establecido de tres meses) gracias a la inestimable ayuda de los compañeros de la Sección de Señales. Como en el caso anterior, ninguna otra fuerza sindical realizó una propuesta.

La primera conclusión objetiva es que si desde Solidaridad Obrera no hubiésemos desarrollado estas propuestas, actualmente no existirían medidas de seguridad relativas al área de seguridad para trabajos (estables o itinerantes) que se desarrollan en la plataforma de vía.

A la vez, desarrollamos otros Apartados del *Acuerdo*. Respecto a los calces “descarriladores” (Apartado Primero), diseñamos detalladamente su composición, medidas técnicas, ubicación, protocolo de colocación y retirada, etc.; dejando en evidencia todas las excusas e inconvenientes que, inesperadamente, comenzó a exponer la empresa para no colocarlos como protección de las áreas de trabajo estables.

Hicimos una vigilancia permanente sobre el Apartado Segundo, pero no logramos (tres años después) que la empresa aporte la propuesta de una paulatina y progresiva retirada de la circulación del material tipo clásico, que actualmente se utiliza para la realización de servicios especiales o auxiliares¹.

En varias ocasiones, la empresa utilizaría el argumento de los costes económicos que supondría implantar las medidas de seguridad para negarse a poner en marcha propuestas de mejora en la seguridad. Para esta empresa la vida de las personas y de los trabajadores se ha convertido en un estudio económico de rentabilidad.

En el resto de sindicatos y en los demás Delegados de Prevención² sólo encontramos un apoyo tácito (en alguna ocasión incluso expreso) a nuestras propuestas (salvo en la medida de los calces descarriladores), pero no aportaron idea alguna en estos seis meses finales de 2006. Tampoco lo harán en 2007 ni en gran parte de 2008.

1. En la Memoria Anual 2007 de Metro de Madrid se contempla, de esta manera tan genérica: “En el ejercicio 2007 se ha contratado la adquisición de 36 nuevos vehículos auxiliares, 18 dresinas y 18 vagones, con el fin de ir sustituyendo en los próximos años el parque más antiguo de estos elementos”.

2. Ver el Capítulo VII. 1. EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

V. 6. UNA FECHA QUE ANTICIPA EL CAMBIO DRÁSTICO

Desde el mes de agosto de 2006 la empresa, en las reuniones y Plenos (Ordinarios y Extraordinarios), del Comité de Seguridad y Salud, demostraba su nula voluntad por avanzar en la mayoría de los apartados del *Acuerdo de medidas de seguridad*, y torpedeaba cualquier iniciativa nuestra (eran, como ya hemos referido, las únicas). Sólo mantuvo abierta la negociación del Área de Seguridad.

La publicación de las conclusiones de varios informes periciales (especialmente el de los tres ingenieros designados por el Juez y el del Inspector de Trabajo) haría que la empresa se volviese aún más intransigente y sorda a nuestras peticiones, menos motivada para cumplir los compromisos.

El 27 de diciembre de 2006, en un Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud, se produce una ruptura radical. La Representación de los Trabajadores (a excepción de UGT) nos habíamos puesto de acuerdo previamente y denunciábamos detalladamente ante la empresa su reiterado incumplimiento de los diferentes apartados del *Acuerdo de medidas de seguridad*. La acusamos de dilatar las posibles soluciones y de no realizar medidas efectivas de cara a la seguridad de los trabajadores. La empresa trató, una vez más, de justificar su inactividad en los últimos meses, pero únicamente sirvió para evidenciar sin disimulos su falta de argumentos.

V. 7. 2007, UN AÑO EN “BLANCO”

Fue un año de cerrazón empresarial. Únicamente se produjo un ligero progreso en la comunicación radiotelefónica (Apartado Quinto del *Acuerdo de mayo de 2006*), que se plasma en la señalización de las zonas “oscuras” (de baja probabilidad de comunicación), a resultas de una de nuestras Denuncias¹ ante la Inspección de Trabajo.

La empresa se negó sistemáticamente a tratar las medidas de seguridad del *Acuerdo*. Sus contestaciones eran siempre las mismas: “hay un proceso judicial de instrucción del caso y no queremos interferir” o “hay una demanda ante el juzgado de lo social (interpuesta por Solidaridad Obrera) y esperaremos a la sentencia firme”. Estas excusas sin fundamento encontraron eco en el resto de fuerzas sindicales, especialmente en UGT. Unas posturas hipócritas, pues esos mismos sindicatos estaban personados como acusaciones populares en el Juzgado de Instrucción y se habían sumado, en el Servicio de Mediación Arbitraje y Conciliación (en adelante, SMAC) y posteriormente en el juicio, a nuestra Demanda de Conflicto Colectivo.

Resultó frustrante que esos sindicatos no quisieran (con tres de ellos hubiese sido suficiente), durante más de 28 meses (años 2007, 2008 y 2009), sumarse a las propuestas de Solidaridad Obrera de exigir a la empresa la celebración de un Pleno Extraordinario del CSS, para que rindiera explicaciones por su paralización de la aplicación del *Acuerdo*. He aquí más pruebas del escaso interés de estos sindicatos por que se implantasen estas mejoras de seguridad. Sus privados intereses sindicales han estado siempre por encima y al margen de la seguridad de los trabajadores.

Por otra parte, el reducido seguimiento, por los trabajadores de las movilizaciones convocadas para el 10 de abril no consiguió romper la testarudez de la Dirección.

1. Denuncia (del 2/11/2006) relativa al no funcionamiento del radioteléfono en diversos tramos de la red y a que ciertos vehículos auxiliares no dan ocupación. Véase Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. Apartado 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

V. 8. 2008, EL AÑO DE LAS NUEVAS NORMAS DE SEGURIDAD DE LOS AGENTES EN RELACIÓN A LA CIRCULACIÓN

En marzo de 2008 la empresa retoma un proyecto, interrumpido durante más de dos años: la modificación de las *Normas* (de 1997) *de Seguridad de los agentes en relación con la circulación*. En el documento-propuesta que entrega sólo incluye el proyecto de un Área de Seguridad para trabajos en la plataforma de vía, similar al que se estuvo negociando a finales de 2006. La empresa rechazaría la mayoría de las alegaciones (esta vez sí propuestas de manera unánime por todos los Delegados de Prevención) que se realizaron a esta pretensión de la empresa.

Pero esta unidad sindical fue ficticia y muy puntual, pues cuando desde Solidaridad Obrera se reclamó la inclusión de otros apartados del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006* (Sistema de alarmas para el caso de incursión en el Área de seguridad, colocación de calces “descarriladores” para proteger el área de seguridad, etc.) volvimos quedarnos solos ante la empresa.

Desde el 1 de junio de 2008 la Dirección aplicaría unilateralmente esta nueva Normativa. Por lo que presentaríamos una Denuncia ante la Inspección de Trabajo, al no contemplarse en las nuevas *Normas de Seguridad* todos los apartados del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*. Con esta imposición quedaba claro que existen diferencias irreconciliables en los Apartados Cuarto (Área de Seguridad) y Sexto (Sistema de alarmas por intrusión en área de seguridad), y por ello, debería aplicarse el Apartado Octavo (Sometimiento a una Entidad u Organismo externo de las discrepancias en el Acuerdo).

Por lo cual, propusimos: Que fueran varios miembros de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, que ya colaboró realizando el peritaje del accidente del 10/4/06, quienes dictaminasen sobre las discrepancias. E instamos a la empresa para que: se sume o no se oponga; y con urgencia se inicie el procedimiento para que puedan elaborar el dictamen.

El 30 de septiembre, en el Pleno Ordinario del CSS, volvimos a

pedir la reapertura de las reuniones para tratar medidas de seguridad encaminadas a evitar accidentes con el material móvil. La empresa contestó que no podía responder en ese momento; tampoco lo hará en los meses siguientes.

Al mes siguiente, la empresa rechazó la modificación de esas *Normas de Seguridad* para introducir los apartados del *Acuerdo de mayo de 2006* que solicitábamos. Y se negó a someter las discrepancias (de los Apartados Cuarto y Sexto) a una entidad u Organismo Externo.

Metro de Madrid no cumplía e impedía que otros hiciéramos lo posible para que se cumpliera el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*.

V. 9. 2009, EL AÑO DEL JUICIO PENAL Y DESENLACE

En estos primeros seis meses del año no se produjo ningún avance. La empresa no quiso dar siquiera un paso en alguno de los Apartados del *Acuerdo* que estaban sin cumplir. Tres años después varias de sus medidas no están puestas en marcha. Las expectativas para el futuro son más bien pesimistas.

CAPÍTULO VI

LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID

VI. 1. INSISTENCIA PARA QUE LOS AFECTADOS RENUNCIASEN A LAS ACCIONES JUDICIALES

- **V. 1. 1. Acuerdos extrajudiciales**
- **V. 1. 2. Las conversaciones de Metro de Madrid con Margarita**

VI. 2. ESTUDIOS, PRUEBAS E INFORMES ENCARGADOS POR METRO DE MADRID

- **VI. 2. 1. PRUEBAS ANTE NOTARIO CON EL VEHÍCULO T1 EN 2006**
 - **VI. 2. 1. A. Qué pretendía la empresa con esas pruebas**
 - **VI. 2. 1. B. Unas importantes aclaraciones referentes a estas pruebas del T1**
- **VI. 2. 2. PRUEBAS ANTE NOTARIO CON EL VEHÍCULO T4 SINIESTRADO**
 - **VI. 2. 2. A. Varias alegaciones a esta prueba con el T4**
- **VI. 2. 3. INFORME REALIZADO POR UN “EXPERTO” EN FRENOS**
 - **VI. 2. 3. A. Analicemos este informe**
 - **VI. 2. 3. B. Comparecencia del experto en el Juzgado**

- **VI. 2. 4. DECLARACIÓN SOBRE RESPONSABILIDADES EN LA UNIDAD DE MANTENIMIENTO DE METRO DE MADRID, S.A.**
- **VI. 2. 5. PRUEBAS REALIZADAS EN DEPÓSITO DE LAGUNA CON EL T4 EN 2007.**
- **VI. 2. 6. INFORME DEL ESFUERZO DE FRENADO REQUERIDO PARA LA RETENCIÓN DE UN VEHÍCULO: APLICACIÓN AL VEHÍCULO T4**
 - **VI. 2. 6. A. El punto de partida son suposiciones no demostradas**
- **VI. 2. 7. DICTAMEN SOBRE EL MANTENIMIENTO DEL T4**
 - **VI. 2. 7. A. Algunas consideraciones a este dictamen**
- **VI. 2. 8. ANÁLISIS COMPARATIVO DEL T-4 CON RESPECTO A LA DEL RESTO DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS DE METRO DE MADRID**
 - **VI. 2. 8. A. Se basa en presupuestos muy discutibles**
- **VI. 2. 9. AUDITORÍA SOBRE EL MANTENIMIENTO DE VEHICULOS AUXILIARES EN EL METRO DE MADRID**
- **VI. 2. 10. PRUEBAS REALIZADAS EN DEPÓSITO DE LAGUNA CON EL T1 EN 2008.**
 - **VI. 2. 10. A. Sorprende tanta reiteración**
- **VI. 2. 11. INFORME DE VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL RD1215/97-ANEXO I**

VI. 3. RECURSO DE METRO DE MADRID CONTRA LAS INFRACCIONES IMPUESTAS POR EL INSPECTOR DE TRABAJO

- **VI. 3. 1. ALEGACIONES EMPRESARIALES**
 - VI. 3. 1. A. Los sistemas de freno del T4 son seguros
 - VI. 3. 1. B. Metro de Madrid es un ejemplo para las demás empresas
 - VI. 3. 1. C. El T4 reúne todas las garantías
 - VI. 3. 1. D. El freno mecánico es perfecto
 - VI. 3. 1. E. Sabotaje: se manipuló el tren
 - VI. 3. 1. F. No son necesarias más medidas de seguridad
 - VI. 3. 1. G. “No son ciertos los hechos que el Inspector consigna en su Acta”



Dependencias de Metro en el entorno de Cuatro Caminos

VI. 1. INSISTENCIA PARA QUE LOS AFECTADOS RENUNCIASEN A LAS ACCIONES JUDICIALES

A Metro de Madrid (y a los dirigentes políticos de la Comunidad) nunca les importó en exceso el dinero que debieran emplear para evitarse el juicio y salvar a las clases directivas de Metro de Madrid. Porque para ellos la inmaculada imagen de Metro¹ era y seguirá siendo mucho más valiosa, pues la necesitan para competir en otros mercados, nacionales y/o extranjeros.

Prefieren ocultar, como sea, la verdad de lo que sucede, las irregularidades, las deficiencias de seguridad, los accidentes, los muertos, todo, para que su prestigio como marca no se vea dañado. Las personas, los trabajadores, si es que alguna vez les tuvieron en cuenta, están muy atrás en su escala de valores.

Prácticamente desde el inicio, Metro de Madrid buscó que los familiares de los fallecidos y el trabajador herido leve acordasen con ella una cantidad económica para que se retirasen del proceso judicial, renunciando a las acciones legales a que tenían derecho. Utilizarían esas renunciaciones ante el Juez de Instrucción para tratar de que se archivase la causa, o, al menos, que esta perdiese gran parte de su contenido. Alcanzaría ese acuerdo con los familiares de Miguel Ángel Muñoz y con el trabajador herido (Gerardo del Val Castro Palomo).

Otro de los objetivos de la empresa al tratar que los familiares (y el herido) alcanzasen un acuerdo con ella (indemnización a cambio de retirada del proceso judicial y declaración de irresponsabilidad de la empresa en el accidente) era utilizarlo para presentarlo en dos Recursos: ante las Sanciones, por importe total de 60.000 €, de la Inspección de Trabajo; y ante la Resolución del INSS que declararía un incremento en las pensiones de los familiares de los fallecidos. Se trata de cifras muy considerables, más de 300.000 €, son los que la empresa hubo de consignar en la Tesorería de la Seguridad Social, para garantizar el

1. Todos los grupos de la Asamblea de la Comunidad de Madrid, el 21/4/2006, aprueban un plan de choque. En una respuesta sin precedentes frente a la lacra de la siniestralidad laboral, el Pleno de la Asamblea de Madrid aprobó por unanimidad la publicación de los nombres de las empresas que incumplen la legislación de prevención de riesgos laborales.

incremento en las pensiones de los familiares de Juan José Cañedo; en el caso de los familiares de Miguel A. Muñoz las cantidades eran algo inferiores.

Además este acuerdo ayudaría a “limpiar” la imagen de Metro de Madrid empañada por el Acta de la Inspección de Trabajo. El Acuerdo no era gratuito ni desinteresado por parte de la empresa.

Unos acuerdos que no juzgamos, porque cada uno afronta el futuro de manera diferente y busca seguir adelante como cree más conveniente.

V. 1. 1. Acuerdos extrajudiciales

El día 28 de diciembre de 2006, los familiares de Miguel Ángel, acordaron 440.000€ como indemnización, por renunciar sin reserva alguna o limitación a todas las acciones: legales (civiles, penales, administrativas e indemnizatorias) contra Metro de Madrid (y sus gestores, administradores, trabajadores, etc. pasados, presentes y futuros) y contra los imputados actuales y futuros. También desistían del proceso judicial abierto y asumían las propias costas judiciales causadas.

Ese mismo día, el trabajador llegaría a un similar acuerdo amistoso y recibía 30.000€ por idénticos motivos.

Estos acuerdos incluyeron otro más, privado ante Notario, de confidencialidad, con el compromiso de guardar silencio de todas las acciones, acuerdos suscritos, etc.

V. 1. 2. Las conversaciones de Metro de Madrid con Margarita

A Margarita Aurora Llofriú Belda, esposa (ahora viuda) de nuestro compañero Juan José Cañedo, nunca en firme se le llegó a ofrecer por parte de Metro de Madrid, como ocurre desde hace varios años, un puesto de trabajo. Quizás porque sabían que ella trabajaba desde hace años en otra empresa, quizás porque pretendían que fuese una “contraprestación” empresarial por su silencio y/o su renuncia a luchar. Ni siquiera llegaron a plantear algo alternativo para sus hijas. Si bien es cierto que sufragaron los gastos del entierro, pues Juanjo y Marga no tenían entonces un seguro de decesos.

Sin embargo, al igual que ocurrió con los familiares del otro compañero

fallecido y con el herido, sí que insistieron, una y otra vez, para alcanzar un acuerdo que evitase que siguiese como acusación particular en el proceso judicial. No ponían cifras, lo dejaban abierto a su consideración. Cuestión que nunca se produjo, porque en ningún momento Marga quiso hablar de dinero. Sólo quería hablar de responsables del accidente, pero Metro de Madrid no estaba dispuesto a ello.

Todos los compromisos verbales (de la Presidenta de la Comunidad de Madrid, del Consejero Delegado de Metro, de tantos y tantos) para tomar las medidas necesarias que evitasen accidentes similares se esfumaron al poco tiempo. Algo que no nos extrañó de ellos.

El último intento antes del juicio, a la desesperada, fue a finales de 2007, en el lujoso y costosísimo despacho de abogados “Uría y Menéndez”, letrados de algunos de los directivos imputados. No tuvieron siquiera oportunidad para plantear su oferta, pues la firme actitud de Margarita lo imposibilitó. No ha querido nunca “poner precio” a la vida de Juanjo, ni ha permitido que nadie lo hiciera.

Una postura muy respetable, quizás poco entendida por quienes se encuentran inmersos en esta voraz sociedad de consumo y creen que todo tiene precio, como esos abogados y la Dirección de Metro.

Marga nunca ha buscado un beneficio económico, ni la más alta indemnización con sus constantes negativas a participar en el juego de las cifras. Sabía que la sentencia nunca podría siquiera igualar la mitad de la propuesta aceptada por otros familiares; pero sólo buscaba que se esclareciera la verdad y que la empresa asumiera sus muchas responsabilidades en el lamentable suceso. Y esto nunca lo han sabido entender ni Metro de Madrid ni los abogados de los imputados; en sus esquemas mentales no contemplaban que deberían enfrentarse a alguien que no antepusiera el dinero a los principios.

VI. 2. ESTUDIOS, PRUEBAS E INFORMES ENCARGADOS POR METRO DE MADRID

Vamos a destacar varias de las estratagemas utilizadas por la empresa Metro de Madrid, en la fase de instrucción por el accidente mortal, con las que pretendió que se archivasen las actuaciones. Son informes, estudios y pruebas con los que aspiraba a demostrar la inexistencia de responsabilidad penal de cualquiera de los directivos y empleados de Metro de Madrid, S.A. Pero resulta revelador que ninguno de ellos es encomendado por la defensa del conductor del T4, sino por las defensas de los directivos.

Para un profano en la materia puede que estos informes periciales realizados por la propia empresa (o por otros bajo su encargo) puedan parecer muy contundentes a la hora de demostrar la falta de culpabilidad y/o responsabilidad de la empresa en el accidente. Por ello, es preciso analizar también las comparecencias que en algunos casos se desarrollaron ante el juez instructor de esos expertos y peritos, que vieron cuestionadas sus conclusiones a preguntas de los abogados de las acusaciones (particular y popular), dejando de ser tan determinantes y objetivos.

En estos informes y estudios se contienen los principales argumentos que Metro emplea para defender su total inocencia como empresa en el accidente, algunos ya fueron esbozados en el Informe Técnico¹ realizado por Metro de Madrid y entregado al Juez el 12/6/2006.

Pero respecto al conductor no es una defensa tan incondicional, ni total; ya que siempre (aunque en segundo término) exponen la hipótesis de una incorrecta actuación del conductor en las maniobras de inmovilización del vehículo. Y las conclusiones de estos informes insisten reiteradamente en que así pudo ocurrir. Para los responsables del Metro de Madrid hay dos clases: los directivos y el resto; para este tipo de gente el mejor amigo del hombre no es el perro... es el chivo expiatorio.

1. Véase Capítulo III. LOS INFORMES PERICIALES. Apartado 2. EL INFORME DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE METRO DE MADRID

Lo único cierto, de todos estos encargos de Metro, es que empresas (como Bureau Veritas Español, SGS Tecnos, etc.), notarios, “expertos”, profesores de universidad, etc. se embolsaron cientos de miles de euros, de las arcas públicas, para defensa de los directivos.

A continuación exponemos brevemente, por orden cronológico de realización, el contenido de estos trabajos.



Margarita Llofriu Belda

VI. 2. 1. PRUEBAS ANTE NOTARIO CON EL VEHÍCULO T1' EN 2006

Estas pruebas fueron realizadas el 25 y 26 de octubre de 2006. Entregado el informe al Juzgado el 17/11/2006. Como la empresa comunica textualmente al Juzgado: “Que en el periodo anterior a las fechas previstas para la declaración de las personas que constan en la Providencia de 30.10.06², se han producido una serie de hechos relevantes que deben quedar reflejados en las presentes Diligencias habida cuenta su trascendencia e influencia en las decisiones que deban tomarse en el presente proceso instructor”.

La empresa, acompañada de todo un séquito de testigos (abogados, directivos, incluso alguno de los imputados, etc.), recreó con minuciosidad el trayecto emprendido por el vehículo T4 la fatídica noche del 10 de abril de 2006. Un costoso y detallado informe de más de cien páginas, con numerosas fotografías y documentos. En esta ocasión se valió de un vehículo auxiliar similar pero no idéntico, el T1, al cual cargó de cestones llenos con un peso igual al que el T4 transportara en vigas seis meses antes. Lo situó en el punto kilométrico 20'470 de la Línea 6, lugar desde donde inició su incontrolable carrera el T4 hasta matar a los dos compañeros. Y de madrugada, cuando había finalizado el servicio a los viajeros, le realizó una serie de pruebas:

1º Se comprobó el funcionamiento del freno neumático de servicio.

2º Durante un minuto se frenó el tren únicamente con el freno neumático de servicio, y apreciaron que permaneció inmóvil.

3º Durante cinco minutos se frenó el tren únicamente con el freno mecánico, y apreciaron que permaneció inmóvil.

4º Durante un minuto se frenó el tren con el freno neumático de servicio y con el freno mecánico a la vez, y apreciaron que permaneció inmóvil.

1. Características técnicas del Tractor T-1: Tractor eléctrico dotado de bogies, dotado con dos cabinas de conducción y plataforma central de carga. Los equipos eléctricos, mecánicos y neumáticos son idénticos a los Coches Clásicos. Las Características Técnicas Básicas son semejantes a las del TRACTOR T-4. Véase Capítulo XVIII. ANEXOS. 4

2. Véase CAPÍTULO IV. INSTRUCCIÓN JUDICIAL DEL ACCIDENTE. Subcapítulo IV. 3. COMPARENCIAS COMO TESTIGOS O COMO IMPUTADOS

5º Se desactiva (liberando el trinquete) el freno mecánico y durante un minuto el tren queda frenado únicamente con el freno neumático de servicio, y apreciaron que permaneció inmóvil.

6º Se activa el freno por cambio de inversión eléctrica, la “Contramarcha”, se elimina el freno mecánico y el neumático. Y durante unos 12 minutos comprueban como el T1 se desplaza pendiente abajo (hacia Argüelles*) lentamente a una velocidad que no excede los 8 km./h. (menor que la velocidad “paso de hombre**”), que prácticamente se detiene y comienza nuevamente un desplazamiento; así una y otra vez hasta que el tren queda definitivamente parado antes de llegar al andén de la estación de Argüelles. Durante este tiempo y este trayecto todos acompañaron al vehículo, en procesión andando por las vías.

VI. 2. 1. A. Qué pretendía la empresa con esas pruebas

Demostrar, con una analogía, que el T4 (ya que era semejante al T1) el día del accidente estaba en perfectas condiciones, y que sus sistemas de freno eran suficientes y válidos para mantener inmovilizado al vehículo. Por lo que si se deslizó sin control, provocando la muerte de dos trabajadores, fue porque alguien no autorizado y en ausencia del conductor manipuló el tren. Es su “teoría de la conspiración”.



El T-1 vehículo soimilar al T-4 del accidente

* Estación más próxima a la de Moncloa

** Conducción de un vehículo a una velocidad equivalente a la de una persona andando.

VI. 2. 1. B. Unas importantes aclaraciones referentes a estas pruebas del T1

La realización de estas pruebas no fueron comunicadas ni al Juzgado de Instrucción, ni a las defensas de los afectados (fallecidos y herido), ni a la Representación de los Trabajadores, ni a los Peritos Judiciales, ni al Inspector de Trabajo, ni al Técnico de Prevención de la Comunidad de Madrid. Porque en ningún momento quisieron que se descubriesen sus engaños ante el notario.

Es resultado de un encargo que hacen algunos de los imputados (directivos de Metro de Madrid) en este procedimiento. Es decir, son clientes del perito, y por esto hay que calibrar la objetividad de las conclusiones del dictamen.

El vehículo T1 era similar al T4, en cuanto a características técnicas, pero es una estafa realizar una extrapolación retroactiva de los resultados, porque: el T4 tenía un historial de numerosas averías de frenos en las semanas previas al accidente, que el T1 nunca tuvo.

La prueba de frenado, sólo neumático, tuvo una duración muy escasa (1 minuto). Así evitaban que se comprobase la posible pérdida progresiva de frenado. La misma empresa advierte¹ de este hecho: “siempre que queden estacionados los trenes clásicos y, sobre todo, si lo hacen en una rampa o pendiente, deberán asegurarse convenientemente todos los frenos mecánicos, al objeto de evitar posibles desplazamientos del material, ya que al permanecer inmovilizados durante un periodo de tiempo, pueden existir pequeñas fugas de aire con la consiguiente pérdida de freno neumático. Esta pérdida de freno neumático no se manifiesta en el manómetro de cabina”.

Además, si se activa por el conductor, como así declaró ante el juez, el freno por cambio de inversión eléctrica (*Contramarcha*) es imposible desactivarla una vez que se ha cortado la corriente eléctrica de la catenaria. Y está demostrado que el T4 cuando inició su larga carrera sin control no llevaba activada la *Contramarcha*. A la empresa no le importa dejar patente que el conductor no activó correctamente la *Contramarcha*.

1. En una circular a los trabajadores, la nº 21 de la División de Movimiento, de 22/2/1990.

VI. 2. PRUEBAS ANTE NOTARIO CON EL VEHÍCULO T4 SINIESTRADO EN 2006

Se realizan el día 12/12/2006 en el Depósito de Laguna y fueron entregadas al Juez dos días después. Responsables de la empresa¹, ilegalmente, desprecintaron el vehículo que estaba en custodia y que había sido precintado por la policía judicial tras la inspección realizada el 7/6/2006. Ante Notario violan esta esencial prueba judicial, realizan varias pruebas que son grabadas en video y las acompaña de un prolífico catálogo de fotografías. Es un acto delictivo, pues no cuentan (ya que no le informan previamente) de la oportuna autorización del juez²; y se demuestra que para la empresa no existen límites, ni éticos, ni legales; ya que no los respeta.

En primer lugar, comprueban que el vehículo T4 se encuentra totalmente desfrenado. Seguidamente el T4 es enganchado (por medio de un barrón³) a un vehículo auxiliar (camión bivial⁴) y verifican que con la tracción del camión se desplaza con facilidad.



1. Alfredo Cano Cano (Jefe de Área de Talleres Centrales), Jose L. García Salazar (Jefe de Servicio de la Unidad de Ingeniería Material Móvil) y Teodoro San José García; estos dos últimos formaban parte de la Comisión Técnica de Metro que realizó el informe sobre el accidente mortal para el Juez.

2. Tampoco avisan a las defensas de los afectados (fallecidos y herido), ni a la Representación de los Trabajadores, ni a los Peritos Judiciales, ni al Inspector de Trabajo, ni al Técnico de Prevención de la Comunidad de Madrid.

3. Pieza metálica, portátil, que posibilita la unión entre dos vagones. Utilizado para remolque entre vehículos móviles.

4. Vehículo auxiliar que puede circular por las vías y desplazarse fuera de ellas para la realización de trabajos.

En segundo lugar, el Jefe de Área de Talleres Centrales de Metro accede al T4, a la cabina de conducción opuesta a la destrozada por el impacto, y acciona el volante del freno mecánico y lo enclava mediante el trinquete. Comprueba que las zapatas de frenado se apretan contra las ruedas. Se hacen 3 intentos de arrastres por el camión pero no consiguen desplazar al T4.

Con esta prueba intentaron demostrar el correcto deslizamiento sobre las vías del vehículo T4 cuando ninguno de los sistemas de freno se encuentra operativo, así como la comprobación del perfecto funcionamiento del freno mecánico.

VI. 2. 2. A. Varias alegaciones a esta prueba con el T4

Como en el caso de las pruebas realizadas al T1, sólo estuvieron presentes miembros de la Dirección de la empresa o pagadas por ella, lo que nos hace dudar de la imparcialidad del resultado de las pruebas y de sus objetivos al realizarlas.

Las pruebas se hicieron en una cabina diferente a la que sirvió el 10 de abril de 2006 para actuar los dispositivos de freno, y en unas condiciones que nada tienen que ver con las que se dieron en el accidente. El T4 no estaba cargado, ni tampoco estaba en una pendiente, elementos esenciales y diferenciadores. Por mucho que se diga que la timonería de freno es la misma, nada tiene que ver el sistema de actuación del freno neumático que se gobierna por la cabeza de freno y por la maneta, teniendo cada cabina la suya y pudiendo presentar, cada uno de estos elementos, sus particulares diferencias y deficiencias. Ni es igual la manipulación en sí del freno mecánico que se hace de manera individual por cada volante, que presenta cada cabina con su correspondiente trinquete también individual. Simplificar el sistema de freno a la timonería y al cilindro de freno es reducir al absurdo el circuito de freno.

VI. 2. 3. INFORME REALIZADO POR UN “EXPERTO” EN FRENOS

Este tiene fecha de 14/12/2006 y fue entregado al Juez el 21/12/2006. A lo largo de 27 páginas se intentan descalificar todas las conclusiones alcanzadas por los Peritos designados por el Juez; pero establece serias dudas sobre la actuación (según posterior declaración ante el Juez) del conductor al inmovilizar el T4. Califica las conclusiones de los peritos judiciales como erróneas, pues no les considera expertos en materia de frenado en el ámbito ferroviario; él dice ser el único competente en toda España. Y pretende “sentar cátedra” con sus afirmaciones.

Asegura que: el freno mecánico es perfectamente eficaz para inmovilizar el vehículo T4 una vez estacionado (por tanto no se ha incumplido el RD 1215/97) y que el fallo simultáneo de todos los subsistemas de freno del tren es prácticamente imposible.

Esta cadena de argumentaciones, contra el peritaje de los ingenieros designados por el juez, concluye con dos únicas hipótesis sobre lo sucedido: no se aplicó en absoluto el freno mecánico (lo que se contradice con la declaración del conductor); o alguien manipuló (desactivó) el sistema de frenos del vehículo tras la salida del conductor del mismo. Además, si el sistema de freno garantiza la inmovilización del vehículo, la homologación realizada por Eurocontrol fue adecuada.



VI. 2. 3. A. Analicemos este informe

Pretender justificar que un conductor está formado con 15 horas lectivas, es, a nuestro juicio, una muestra de ignorancia o de mala fe, dada la especial complejidad y variedad de vehículos auxiliares. No son suficientes para enseñar la teoría; menos aún para la práctica.

Afirma que “hay excepciones (escasas y no relevantes) al sistema universal que aplican el freno de fricción mediante la fuerza de un resorte, por lo que se afloja o libera por presión de aire comprimido y se aprieta por ausencia de presión”. Es una mentira, ya que precisamente en Metro esas “irrelevantes excepciones” son el sistema empleado en el resto de materiales, concretamente en todos los materiales (Series: 2000, 3000, 5000, 6000, 7000, 8000 y 9000; en un total de más de 1000 coches), a excepción de los vehículos auxiliares.

E insiste en su falsedad al afirmar que los nuevos sistemas de freno “responden a la misma filosofía funcional y de seguridad del sistema del vehículo accidentado”.

De interesado también cabe entender su alegato respecto a que “no es normal o habitual, renovar por el mero transcurso del tiempo equipos esenciales de un tren como el equipo de freno”. A nuestro juicio, es incoherente que el sistema de freno se considere siempre seguro independientemente de la época en que se haya instalado; un simple vistazo a la relación de las numerosas tarjetas de averías del T4 sirve para desacreditar tal afirmación. Y, además, es contradictoria con la afirmación de que “los elementos sí se desgastan”, refiriéndose a timonerías, ruedas y zapatas.

Mantiene que el tope del freno mecánico es fácilmente identificable porque se gira un volante a la izquierda hasta que se encuentra una posición que prácticamente impide que se pueda seguir girando. Es una muestra más, tanto de la imprecisión con la que trabaja la empresa y el propio técnico: ese tope del freno mecánico prácticamente dependerá de la fuerza de cada uno.

Sus conclusiones son que el T4 cayó en caída libre porque no se aplicó el freno mecánico o porque se desactivó el mismo. Pero el trabajador de la contrata, que acompaña al conductor, declara que el conductor activó los frenos.

No ofrece ninguna explicación de por qué no funcionó la “contramarcha” y/o cómo pudo ser desactivada. Y todos sabemos que técnicamente es imposible, sin corriente eléctrica, desactivarla.

Además, el informe no es objetivo ni imparcial, ya que su autor estuvo trabajando con la empresa Dimetronic, otra contrata con la que Metro de Madrid S.A. mantiene numerosas relaciones comerciales.

VI. 2. 3. B. Comparecencia del experto en el Juzgado

Será el 31/1/2007. Y aclara algunos aspectos relevantes que ahondan en los análisis (contradicciones y carencias de explicación) de su informe. Descarta como motivo del accidente un fallo en el sistema de freno. Deduce que el freno mecánico no estaba echado y/ o bien que alguien lo aflojó; lo quitó el conductor u otra persona. E insiste en la tesis de la manipulación del freno.

Admite que: no es experto en el RD 1215/97 (por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo), no ha tenido en cuenta las averías del T4 para elaborar su informe porque las desconoce, hay indicios de que se aplicó la contramarcha y que observó una tubería rota del freno neumático que cree difícilísimo que se rompiera por las vigas del T4, pero lo achaca al accidente. Reconoce que es inadecuado que el conductor circulase con el T4 sin haber recibido al menos una clase de prácticas en el uso de estos vehículos auxiliares.

Pero aún así se ratifica en las conclusiones de su informe.

VI. 2. 4. DECLARACIÓN SOBRE RESPONSABILIDADES EN LA UNIDAD DE MANTENIMIENTO DE METRO DE MADRID, S.A.

Realizado por la Consultora SGS Tecnos¹, fechado el 10/4/2007.

Sus conclusiones están expresamente realizadas para tratar de exculpar a la Jefa de Unidad de Mantenimiento de los cargos que el juez la imputaba. Se podría resumir coloquialmente en: la Jefa no sabía

1. Está suscrito por Oswaldo González Carmeno, Director de esta consultora. Ingeniero Naval.

nada de las averías del T4 por que no tenía por qué saberlo, no era su responsabilidad; y, en consecuencia, no tiene la culpa de si el tren era culpable del accidente.

De una manera más técnica se dice: “Existe un despliegue de funciones y responsabilidades en la Unidad (a través de la cadena de mando y la organización de las tres Gerencias de la Unidad en que está estructurada). Por ello, la Jefatura de la Unidad tiene una responsabilidad sobre la gestión de los recursos y el funcionamiento de la misma, pero no tiene entre sus responsabilidades directas ni la realización ni la supervisión directa de las actividades de mantenimiento preventivo y reparación de averías. Ya que estas funciones están delegadas en organizaciones de nivel inferior”.

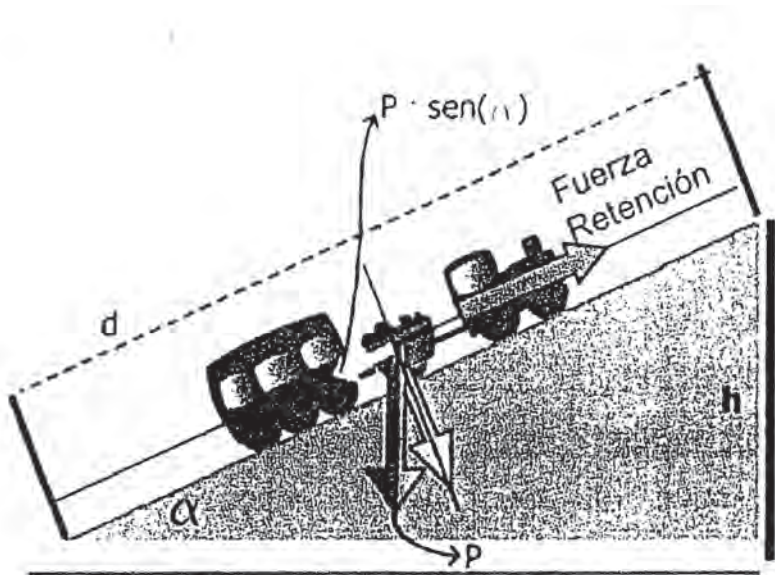
VI. 2. 5. PRUEBAS REALIZADAS EN DEPÓSITO DE LAGUNA CON EL T4 EN 2007.

Realizada ante notario el 9/5/2007; se realiza un completo reportaje fotográfico y en DVD. Además de varios directivos de Metro están presentes los cuatro profesores que realizan el “Dictamen sobre el mantenimiento del T4” (explicado, a continuación, en el Apartado VI. 2. 7.).

Desde la cabina no accidentada se une al T4 (sin el freno mecánico enclavado) a un vehículo auxiliar, el TV-16, por medio de un barrón y se comprueba que se arrastra con facilidad.

A continuación, en la referida cabina, se acciona el volante del freno mecánico y se enclava con el trinquete. Nuevamente se le intenta arrastrar por medio de un barrón acoplado al TV-16; pero permanece inmóvil el T4. El siguiente paso es colocar entre el T4 y el TV-16 un dinamómetro y aplicar tracción al TV-16 hasta que consigue arrastrar el T4; y se registra la fuerza (recogida en el dinamómetro) necesaria para mover el T4, que asciende a 4'160 toneladas de fuerza.

Los profesores estiman que esa fuerza es tres veces más de lo necesario para retener a ese vehículo, en las condiciones en que se escapó.



VI. 2. 6. INFORME DEL ESFUERZO DE FRENADO REQUERIDO PARA LA RETENCIÓN DE UN VEHÍCULO: APLICACIÓN AL VEHÍCULO T4

Realizado el 21 de mayo de 2007 por José Manuel Mera Sánchez de Pedro¹.

Es un estudio muy técnico donde se calcula la fuerza longitudinal total que habría que aplicar al T4 para que no descienda por la rampa debe encontrarse entre los límites: 12.743,5N y 16.088,00 N.

Y teniendo como base la prueba realizada ante notario el 9/5/2007, que arrojó como resultado una fuerza de retención de 40,768.00 N (4,160 toneladas de fuerza), se concluye que: el tren T4 sufrió el accidente acaecido por razones ajenas a la capacidad de su freno mecánico y a su mantenimiento, al haberse comprobado la funcionabilidad de dicho freno mecánico o de seguridad y su capacidad para mantenerlo frenado con la carga que tenía en la rampa en cuestión.

VI. 2. 6. A. El punto de partida son suposiciones no demostradas

Este profesor es otro de los que realiza conclusiones partiendo de suposiciones que no están demostradas, ni se pueden demostrar. Porque debido a los destrozos que sufrió la cabina donde se activaron los frenos no se puede asegurar si el freno mecánico de esa cabina funcionaba correctamente, al menos tanto como el freno de la otra cabina desde donde se han realizado todas las pruebas tras el accidente.

Y esto es determinante para poner en cuestión las conclusiones. Pues los datos técnicos de cálculo pueden ser acertados, pero no las conclusiones sobre la funcionabilidad.

1. Responsable del Área de Simulación del CITEF (Centro de Investigación en Tecnologías Ferroviarias). Profesor Titular de Ingeniería Mecánica Universidad Politécnica de Madrid.

VI. 2. 7. DICTAMEN SOBRE EL MANTENIMIENTO DEL T4

Denominado textualmente: “DICTAMEN SOBRE EL MANTENIMIENTO DE MATERIAL MÓVIL EN METRO EN GENERAL, SOBRE EL DE SUS VEHÍCULOS AUXILIARES EN PARTICULAR Y, MÁS CONCRETAMENTE, SOBRE EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO T-4”.

Realizado por cuatro profesores¹ universitarios en mayo de 2007. Uno de ellos (José L. San Román) prestó declaración, como perito de la defensa, de uno de los directivos imputados en el juicio, el 21 de abril de 2009.

En sus páginas se ensalza el mantenimiento realizado y se alcanzan una serie de conclusiones, extractamos algunas:

El mantenimiento preventivo ha sido el adecuado, válido y se lleva a cabo de forma rigurosa y bien documentada según el estado de la técnica. Las averías previas al accidente han sido correctamente reparadas y su número es normal para un entorno ferroviario. Muy recientemente había tenido una profunda revisión en los tres sistemas de freno.

Los Mandos Intermedios tienen sobrada experiencia, son los responsables de las revisiones y de la reparación de las averías y no han impedido la circulación de este vehículo por considerar que estaba en condiciones de prestar servicio.

El sistema de freno mecánico es muy robusto y no es algo que pueda averiarse de forma súbita. El hecho de en el recorrido anterior al punto desde donde se produjo el escape, el conductor no evidenciase ninguna merma ni carencia de freno, prueba que el sistema funcionaba, en su parte mecánica, correctamente.

Se ha verificado en nuestra presencia y ante Notario que el sistema de freno mecánico funciona a día de la fecha, lo que evidencia que es, y estaba, operativo el día del accidente. El vehículo T4 no presenta ninguna carencia ni falta asociada a su mantenimiento.

1. Vicente Díaz López y José Luis San Román García de la Universidad Carlos III de Madrid, Julio Fuentes Losa de la Universidad de Educación a Distancia (UNED) y Ricardo Insa Franco de la Universidad Politécnica de Valencia.

VI. 2. 7. A. Algunas consideraciones a este dictamen

Las comprobaciones tras el accidente se realizan desde la cabina no accidentada y se presume que la accidentada estaba en igual buen estado; pero eso no se puede concluir categóricamente.

Durante el recorrido no se condujo por la cabina accidentada, por ello, no se puede extrapolar a esta cabina el supuesto correcto funcionamiento de los sistemas de freno que se activaron desde la otra cabina.

Se afirma que no tiene un número de averías que puedan considerarse anormales cuantitativamente. Pero el número de averías es muy superior a las que tiene los trenes con los cuales se compara; pues no se tiene en cuenta que el T4 circula aproximadamente una veinteava parte que esos trenes.

Se dice que el tren no ha sido modificado ni revisado desde la fecha del accidente: pero lo que no dice es que se han realizado pruebas con él, arrastrándole con un vehículo bivial, para probarle el freno mecánico.

VI. 2. 8. ANÁLISIS COMPARATIVO DEL T-4 CON RESPECTO A LA DEL RESTO DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS DE METRO DE MADRID

Denominado ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA FIABILIDAD DEL VEHÍCULO AUTOTRACTOR T-4 CON RESPECTO A LA DEL RESTO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS DE METRO DE MADRID.

Realizado, en junio de 2007, por un técnico¹ de Metro de Madrid.

Es un estudio que pretende ser científico, realizado exclusivamente para glorificar el mantenimiento que se realiza en Metro de Madrid, pero que no resistiría un sencillo análisis académico.

Se establecen varias comparaciones estadísticas diferentes (los cuatro meses antes del accidente, los quince meses antes) para concluir

1. Jesús Gormaz González, Ingeniero Industrial. Responsable de Área de Estudios y Procesos, Junio 2007

que: la estadística de fallos del T4, tanto en cuanto a comunicados como en averías reales existentes y reparadas, es absolutamente normal, e incluso por debajo de la media. No presenta en modo alguno un número de averías fuera de lo normal, o atípico desde un punto de vista puramente estadístico.

VI. 2. 8. A. Se basa en presupuestos muy discutibles

Porque da por hecho que, a pesar de las averías de freno mecánico, el T4 es seguro pues los sistemas de frenos se complementan. Esto es así si el tren permanece en servicio y conectado a la catenaria; ya que, en caso contrario, el freno neumático por su diseño pierde su presión paulatina y rápidamente.

Las comparaciones estadísticas están totalmente equivocadas, ya que no contemplan la variable del tiempo que se utiliza este vehículo (muy reducido) en comparación con el resto de trenes. Sólo compara el T4 con trenes de viajeros, que son mucho más modernos.

Para realizar una comparación profesionalmente válida tendría que compararse vehículos que tuvieran semejante antigüedad y, a la vez, similar tiempo de uso. Y, si se quiere mostrar un supuesto excelente mantenimiento es necesario comparar esos datos, en las mismas condiciones, de otros Metros.

VI. 2. 9. AUDITORÍA SOBRE EL MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS AUXILIARES EN EL METRO DE MADRID

Realizado¹ por la empresa internacional de certificación e inspección “Bureau Veritas Español”, el 28/6/2007.

Es un extenso estudio que dice fundamentarse en evidencias objetivas presentadas por Metro de Madrid; a partir de las cuales presenta unos resultados exageradamente buenos, donde no se recoge ningún fallo ni deficiencia². Realizado a “la medida” de las necesidades cara al juicio, describiendo un servicio idílico; que no se corresponde con la realidad diaria.

1. Suscrito por Javier Sánchez Calvin. Ingeniero Industrial

2. Para nada se recoge, por ejemplo, la falta de plantilla, la carencia de determinadas piezas de repuesto; que en varias ocasiones ya habíamos denunciado desde Solidaridad Obrera ante la empresa.

Se realiza un mantenimiento correcto y con calidad a los vehículos auxiliares clásicos por basarse en: un adecuado Plan de Mantenimiento, un Sistema de Gestión de la Calidad según norma internacional, con una planificación, control y registro de todas las actividades de mantenimiento y una plantilla de mantenimiento debidamente cualificada .

Todas las evidencias indican que sobre el vehículo T4 todo el personal actuó correctamente y realizó un trabajo de calidad.

VI. 2. 10. PRUEBAS REALIZADAS EN DEPÓSITO DE LAGUNA CON EL T1 EN 2008.

Son efectuadas el 11/2/2008, ante notario, por los mismos profesores que, como se relata en páginas anteriores de este Capítulo (Apartado VI. 2. 7.), realizan el “Dictamen sobre el mantenimiento del T4”.

Efectúan un check-list¹, a los vehículos T1 y T4 para comprobar su adecuación al RD 1215/1997. A continuación se pone en marcha el T1 llevándolo a la rampa de pruebas, donde se accionan los tres sistemas ordinarios de frenado con que cuenta: neumático, mecánico y eléctrico (contramarcha).

Se pretenden extrapolar, interesadamente, estos resultados al T4 antes del accidente. Pero, además de no practicarlas con el vehículo cargado con 14 toneladas, existen varias objeciones² a esta analogía que invalidan sus resultados.

Y hacen constar lo siguiente: “Entendemos que el mantenimiento del T4 ha sido correcto, siguiendo las normas técnicas y de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1215/97, era seguro para la circulación y cuenta con los dispositivos necesarios para conseguir el frenado de manera segura. Que el T4 cumple con este RD. Que han comprobado (con el T1) que los tres tipos de frenado existentes funcionan correctamente”.

1. Check-list. Listado de tareas o cosas (elementos) que revisar.

2. Véase Apartado VI. 2. 1. B. Unas importantes aclaraciones referentes a estas pruebas del T1

VI. 2. 10. A. Sorprende tanta reiteración

Resulta especialmente llamativo que se insista tanto por la defensa del Jefe de la Unidad de Ingeniería en que al T1 le funcionaban correctamente los tres sistemas de freno, cuando ya se había realizado una prueba¹ en condiciones más semejantes a las del día del accidente.

Esta insistencia, por esta defensa, en demostrar que el T4 cumplía con el RD choca con la actitud demostrada en el juicio, por las defensas de otros directivos. Que insistirían en que la cerradura de la cabina era fácilmente violable, con lo que, implícitamente, estaban diciendo que el riesgo de actuación por terceros en los sistemas de mando no estaba debidamente evaluado en ese check-list.

VI. 2. 11. INFORME DE VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL RD1215/97-ANEXO I

Su título original es INFORME DE REVISIÓN DOCUMENTAL PARA LA VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL EMPRESARIO ESTABLECIDAS EN ELRD1215/97-ANEXO I. Realizado por Bureau Veritas, el 6/4/2009.

Las conclusiones del informe son: la obligación impuesta al empresario por el RD1215/97 fue cumplida por Metro de Madrid sobre el T4 de una manera correcta. La evaluación del equipo de trabajo fue desarrollada por personal competente. El resultado de las comprobaciones realizadas sobre el equipo es satisfactorio. La metodología aplicada y el análisis son profesionales y correctos.

El hecho que el estudio se haga sólo una semana antes del inicio del juicio, en plena Semana Santa, es un dato muy significativo.

1. Véase, en este mismo Capítulo, el Apartado VI. 2. 1. PRUEBAS ANTE NOTARIO CON EL VEHÍCULO T1 EN 2006. Estas pruebas fueron realizadas el 25 y 26 de octubre de 2006.

VI. 3. RECURSO DE METRO DE MADRID CONTRA LAS INFRACCIONES IMPUESTAS POR EL INSPECTOR DE TRABAJO

Fue presentado el 3/11/2006 ante el Director General de Trabajo de la Consejería de Empleo y Mujer de la Comunidad de Madrid, para oponerse al Acta de dos infracciones (de carácter grave, en su grado máximo, con multa de 30.000€ cada una), contempladas en el Informe Pericial que realiza el Inspector de Trabajo. Este recurso, también, sería aportado al Juez, el 17/11/2006, junto a las pruebas realizadas al T1¹.

La empresa expone una serie de alegaciones² para convencer al Director y que dicte una resolución³ por la que se deje sin efecto el Acta del Inspector o, subsidiariamente, imponga las sanciones propuestas en su grado mínimo. Estas alegaciones son un permanente ataque a los análisis y conclusiones alcanzados por los Peritos Judiciales, por el Inspector de Trabajo y por el Técnico Superior de Prevención de la Comunidad de Madrid; en algunos momentos con argumentos ofensivos o calumniosos; con unas manifestaciones agresivas y soberbias.

En algunas de las páginas llega a insinuar la posibilidad de un delito de prevaricación (dictar a sabiendas una resolución injusta) por parte del Inspector, al que no ahorra calificativos despectivos hacia su profesionalidad y criterio.

Es, sin duda, el texto más corrosivo y cínico de los elaborados por la empresa y sus especialistas contratados.

VI. 3. 1. ALEGACIONES EMPRESARIALES

VI. 3. 1. A. Los sistemas de freno del T4 son seguros

La empresa alega que las pruebas realizadas (las suyas, como hemos

1. Ver en páginas anteriores el Subcapítulo VI. 2. 1. PRUEBAS, ANTE NOTARIO, CON EL VEHÍCULO T1.

2. El art. 24.2 de la Constitución Española reconoce el derecho de todos a utilizar los medios de prueba pertinentes para su defensa.

3. Es la declaración de voluntad del órgano al que corresponde la decisión de un expediente, estimando o rechazando su solicitud, o declarando la incompetencia del órgano a cuyo cargo se halla la decisión.

comentado anteriormente) confirman que los sistemas de freno del T4 son seguros. Para la empresa es absolutamente incierta e inaceptable, por tanto, la opinión del Inspector de Trabajo de que: "el freno mecánico es incapaz de mantener frenado el vehículo accidentado, pues cree que eso es lo que falló el día del siniestro". No puede tolerarse, dice, que esa afirmación, infundada e incorrecta, ponga en duda la seguridad de la Red de Metro de Madrid. No es de recibo, añade la empresa, levantar sospechas irreales o alarmas falsas.

Para apoyar sus manifestaciones, la empresa aporta el informe realizado ante notario de las pruebas realizadas al T1 (el 25 y 26 de octubre de 2006) y los cálculos matemáticos (de velocidades alcanzadas, etc.) y análisis realizados por la Comisión Técnica de Metro.

Al informe de los Peritos Judiciales le ataca con fiereza, y a ellos les considera faltos de experiencia. También les acusa de cometer gravísimos errores. Su informe es calificado de "cúmulo de juicios de valor con profundas carencias". Y utiliza el escrito¹ del Ministerio Fiscal que solicitaba el sobreseimiento y archivo de las actuaciones, porque "no apreciaba delito alguno que investigar, ni indicio de falta de medidas de seguridad".

Concluye: "No estamos ante un accidente de trabajo por falta de medidas de seguridad".

VI. 3. 1. B. Metro de Madrid es un ejemplo para las demás empresas

Metro, declara la empresa en sus alegaciones, es una compañía de capital público que tiene entre sus prioridades más destacadas la seguridad, tanto de sus pasajeros como de sus empleados, por lo que destina importantes sumas de dinero a seguridad y prevención de riesgos laborales y tiene uno de los índices de siniestralidad laboral más bajos.

Aporta documentos internos de las sumas destinadas a inversiones, manipulando la información para hacer creer que todas las cantidades se destinan a seguridad y prevención. Y anexa resúmenes de

1. Véase CAPÍTULO IV: LA INSTRUCCIÓN JUDICIAL DEL ACCIDENTE. Subcapítulo IV. 1. Escrito de la Fiscal de 22 de agosto de 2006

accidentabilidad para intentar demostrar que el número de accidentes es (a su juicio) extremadamente bajo y que se reduce año tras año.

Pero no compara esos datos con otros Metros o empresas del sector. La soberbia de la Dirección a flor de piel.

VI. 3. 1. C. El T4 reúne todas las garantías

La empresa realiza unas aclaraciones técnicas sobre el T4, aportando diversos documentos elaborados por ella misma, para asegurar que la carga máxima era de 15 toneladas (por lo que no había exceso de carga).

Afirma que el T4 reunía las condiciones adecuadas para garantizar su seguridad y de forma específica, cumplía las disposiciones del Real Decreto 1215/1997. E insiste en que el T4 ha sido certificado por Eurocontrol (a la que califica como “una de las entidades de certificación de mayor solvencia y prestigio de España) tras inspeccionarlo en dos ocasiones.

Y considera que del hecho de que el T4 fuera un vehículo antiguo no puede extraerse la conclusión que se trate de un vehículo inseguro y para apoyar esta conclusión aporta abundante documentación de otros ferrocarriles europeos que también utilizan trenes muy antiguos para transportes y reparaciones. Y, a nuestro juicio, de otras empresas que al igual que Metro de Madrid exponen a los trabajadores a un riesgo por no renovar el material móvil. Para reafirmar que el sistema de freno del T4 es un sistema totalmente seguro, se apoya en que hasta 1991 se ha operado con trenes similares para transporte de viajeros.

Está claro que para Metro la espectacular evolución tecnológica experimentada estos últimos diecisiete años no debe afectar a los trenes utilizados por los trabajadores. En su despropósito, la empresa llega a sentenciar que en 72 años (desde 1919 hasta 1991) no se ha procedido ningún incidente por el sistema de frenos. No tiene reparos para decir mentiras tan evidentes y exageradas.

Para la empresa, el vehículo T4 estaba correctamente mantenido conforme a Normas e instrucciones formalmente establecidas desde hace años. Pero, a pesar de que lo intenta adulterando burdamente

datos estadísticos, no consigue explicar el por qué de un número tan elevado (y desproporcionalmente mayor que en el resto de vehículos semejantes) de averías en un brevísimo espacio de tiempo (antes del accidente) en el sistema de frenos del T4.

VI. 3. 1. D. El freno mecánico es perfecto

Para validar su aseveración de que los sistemas de frenado del T4 son capaces de detener y retener el vehículo de forma completamente eficaz y segura, la empresa explica con detalle las pruebas realizadas al T1, que a su juicio “desvirtúa empíricamente las afirmaciones en sentido contrario realizadas por los peritos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales y el Técnico Superior de Prevención del Instituto Regional de Seguridad y Salud de la CAM que se basan única y exclusivamente en una comprobación visual y estática, sin realizar ninguna clase de pruebas funcionales y dinámicas”.

La empresa insiste en que el freno mecánico no estaba aplicado cuando el T4 inicia su huida mortal. Pero sigue sin explicar cómo es posible que ocurriera, aunque aventura que una vez activado por el conductor, fuese intencionada o accidentalmente desactivado¹. Y recrimina a los Peritos y al Técnico que no indiquen el fallo concreto del sistema de frenos ni que proporcionen pruebas de ello, calificando su juicio de hipotético o meramente especulativo.

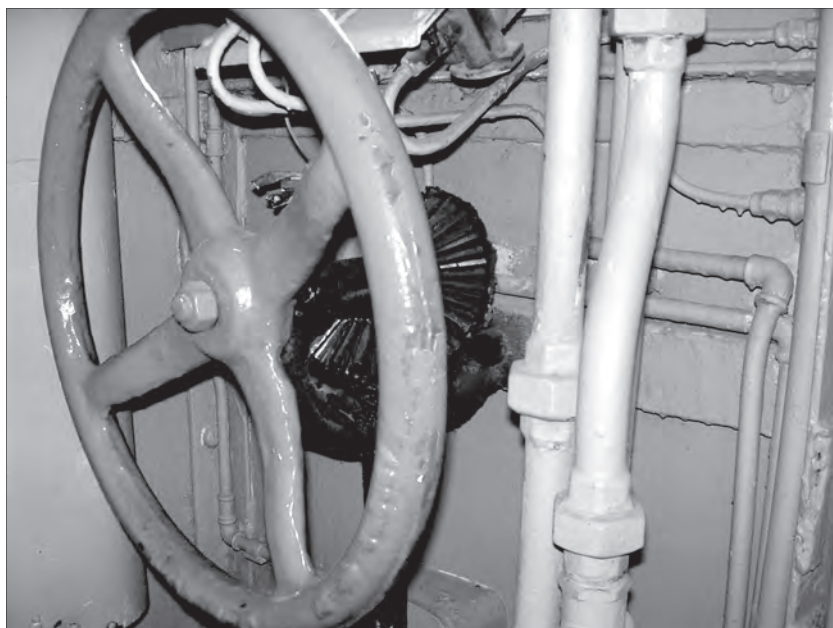
VI. 3. 1. E. Sabotaje: se manipuló el tren

La empresa insiste en que alguien manipuló el tren en ausencia del conductor, pues la rana (Maneta de inversión en marcha) estaba en

1. El 22 de diciembre de 2008 propusimos al CSS (y a varios estamentos de la empresa) que, con el fin de evitar funciones peligrosas intempestivas, estos órganos deben estar dispuestos y protegidos de manera que se impida un accionamiento involuntario: debido a la caída de un objeto suficientemente pesado, al efecto de las vibraciones, a la rotura de un muelle, etc. Y planteamos una solución: Que una vez apretado el freno mecánico (girado el volante hacia la izquierda hasta su tope y asegurado con el trinquete de pié), se trabase el referido trinquete para impedir su movimiento. Se dotaría a todos los trinquetes del freno mecánico de un bulón sujeto con una cadena, que una vez echado el freno mecánico se introduciría en un agujero en el piso (reforzado por un casquillo), impidiendo que se retire el trinquete accidentalmente. Siempre sería necesario retirar el bulón para poder retirar el trinquete y por tanto el freno mecánico. Así que no puede retirarse sin la acción del agente.

posición “atrás”. Y se remite a la declaración del conductor (ante el Inspector de trabajo el 18/4/2006) cuando dijo haberla dejado en punto neutro (“0”).

La empresa interesadamente se olvida que el conductor declara días después (el 23/5/2006) ante el juez que dejó activada la *Contramarcha* (inversión de motores hacia atrás); porque para dejar activada la contramarcha hay que poner rana en posición atrás y dar un punto de tracción. Para la Dirección de Metro de Madrid lo primero es salvar a su clase directiva, aunque para conseguirlo ponga en evidencia las contradicciones del conductor, y le señale como responsable.



El volante de un freno mecánico

VI. 3. 1. F. No son necesarias más medidas de seguridad

La empresa no considera posible, ni eficaz, ni oportuna, la existencia de operativas para descarrilar (o parar de cualquier manera) vehículos que circulen sin control. Ni considera adecuado proteger las zonas de trabajo con la posición invertida de las diagonales próximas. Los Peritos Judiciales, en su Informe al juez, plantean precisamente lo contrario.

Pero sí reconoce¹ (implícitamente) que los operarios que se encontraban en la vía no disponían de un sistema de comunicación con el Puesto de Mando que le hubiese advertido del “escape” del tren, elemento necesario (como se contempla en el Metro de Bilbao, Barcelona, Valencia, FEVE, RENFE, etc.) para que se actúe descarrilando el tren.



El Puesto Central de Mando de Metro de Madrid

1. El Coordinador de Sala (Francisco San Román Esteban) del Puesto de Mando la noche del accidente, declaró (como testigo) ante el Juez Instructor el 21/11/2006 que no todas las contratas disponían de radioteléfonos para comunicarse con el Puesto de Mando.

En su afán por eludir responsabilidades, la empresa declara que las informaciones que proporciona el sistema de Control del Tráfico Centralizado (CTC) no son de seguridad (por las falsas ocupaciones, por no saber con exactitud qué ocurre en la vía por la falta de sistemas de comunicación con los trabajadores, etc.), que este sistema sólo es una herramienta de ayuda al operador para la gestión del tráfico pero que no está diseñada con criterios de seguridad ante el fallo; por ello, no parece lógico basar la seguridad en un sistema que no está diseñado con tales criterios.

Para Solidaridad Obrera, es una falta de sentido común y un peligro para la circulación que se esté permitiendo el uso de un sistema de control que no es fiable, que adolece de numerosos fallos y carencias.

VI. 3. 1. G. “No son ciertos los hechos que el Inspector consigna en su Acta”

La empresa dice esto al considerar que con estas alegaciones han quedado desacreditados los hechos manifestados por el Inspector, pues la investigación del Inspector es parca y está repleta de lagunas. Y denomina su postura como incomprensible, gratuita y generadora de la más absoluta indefensión para la empresa. Y manifiesta: “esta parte tiene la impresión que la Inspección considera necesario sancionar y busca aquellos argumentos que aparentemente justifican su decisión, despreciando todo aquello que distorsiona o, cuanto menos, arroja dudas razonables sobre las conclusiones alcanzadas”. Y añade: “la Inspección se basa de nuevo en conjeturas y desconoce por completo todos y cada uno de los elementos fácticos susceptibles de ser tenidos en consideración a los efectos de emitir una opinión rigurosa e imputar la comisión de una infracción grave a esta parte”.

Acusa al Inspector de Trabajo de conducta deshonesta. El lema de la empresa es muy claro: o estás conmigo o contra mí.

VI. 3. 1. H. No existen razones que justifiquen las infracciones

No existen, dice la empresa, pues según ella no están ajustadas a Derecho. Insiste en que los hechos constatados en el Acta son insuficientes, contradictorios y que en modo alguno es cierto que Metro haya puesto a disposición de sus trabajadores un equipo móvil que no

garantice la parada total del mismo en condiciones de seguridad. Y reitera que la frecuencia de las averías¹ del T4 no está relacionada en absoluto con un riesgo en el T4.

VI. 3. 1. I. La defensa de la empresa

Para la empresa se han cumplido escrupulosamente las disposiciones que establece la normativa de prevención, se han adoptado las medidas necesarias para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores al utilizar los equipos de trabajo y ha procurado en todo momento preservar el derecho de sus empleados a su integridad física y a una política de de seguridad y salud laboral.

A la vista de los alegatos de la empresa se confirma una vez más que “no hay más ciego que el que no quiere ver”, y su vanidad le impide hacer un análisis objetivo de la realidad existente. Su máxima es: “Defendella y no enmendalla”.

1. Informáticamente se genera un “histórico” de cada unidad de tren, en el sistema GDL, para hacer seguimiento de las mismas

VI. 4. LOS DIFERENTES ESTAMENTOS DE METRO DE MADRID

En nuestra opinión siempre hubo una coordinación de todos los departamentos de la empresa para ocultar toda la información relativa al T4 y al resto de vehículos auxiliares. Además a la empresa el Juzgado de Instrucción le ha permitido quedarse a cargo de la custodia de una prueba judicial fundamental: el T4. E hicieron con ella lo que quisieron. No permitieron que la Representación de los trabajadores siquiera se acercase a ella.

Los máximos responsables de Metro (Consejero Delegado, Director Gerente, Presidente o Directores) actuaron como un clan al no admitir depuraciones de responsabilidades, ni que se produjesen ceses o dimisiones de los imputados por el Juez.

Desde Solidaridad Obrera, a la vez que nos dirigíamos al Comité de Seguridad y Salud (CSS), en numerosas ocasiones también exponíamos nuestras propuestas y reclamaciones ante diferentes estamentos de la empresa (Consejero Delegado, Director Gerente, etc.), sin que se implicasen en la situación. Nunca las aceptaron, porque desde el inicio supieron que varios departamentos de la empresa podrían resultar implicados por las trágicas muertes, ya que temían (como posteriormente sucedería) que la investigación detectase responsabilidades claras en los directivos de la empresa. Como venimos diciendo actuarán en beneficio exclusivo de su propia clase dirigente.

De manera recurrente la empresa decía que como está denunciado el incumplimiento, del *Acuerdo de medidas de seguridad para trabajos en la vía de mayo de 2006* (ante los Tribunales de la Jurisdicción Social), no negociaba la aplicación de las medidas incluidas en él.

Su argumento es una excusa burda y falsa. La verdad es que no quiso implantar las medidas, porque pensaba que le perjudicaría en el juicio penal por la muerte de los dos compañeros; así de simple.

Una prueba irrefutable es que durante los 10 meses últimos de 2007 y los 7 meses primeros de 2008 no hubo interpuesta Demanda alguna. Y, en estos 17 meses, no quiso negociar la puesta en marcha de las

medidas¹. Además, negociar a pesar de estar interpuesta una Demanda es la mejor manera que la empresa tendría para demostrar su “buena fe contractual” cuando se celebre un juicio.

VI. 4. 1. Una Dirección narcisista

Esta empresa carece del “valor” necesario para reconocer la labor de Solidaridad Obrera a favor de la mejora de las condiciones de seguridad y de trabajo que se realizan en la plataforma de vía. No queremos que nos lo agradezca pero sí que entiendan que no se pueden ahogar las ideas porque no les interese, judicialmente, aceptarlas y aplicarlas.

Sin duda, estos factores están en el origen de numerosos accidentes relacionados con la circulación que se han producido. Hemos advertido en numerosas ocasiones de los peligros potenciales y, con posterioridad, estos se han confirmado (produciéndose accidentes), lo que provoca una mayor ojeriza de la empresa hacia Solidaridad Obrera.

Los directivos de Metro de Madrid han subestimado, una vez tras otra, el coraje de quienes nos planteamos preguntas desagradables, que opinamos que no hay que creerse que todo ha de salir bien cuando llegue el momento, que no se puede confiar en la alianza de la suerte para resolver los problemas.

Si estos directivos aprendieran a prepararse y a desempeñar con mayor profesionalidad sus responsabilidades, serían más útiles para todos, incluida la propia empresa. Pues está demostrado, por ejemplo, que no contemplaron la posibilidad (sí que lo hizo RENFE) de calzar las ruedas de los vehículos cuando son estacionados para impedir su marcha involuntaria; ni tuvieron la previsión de contemplar la hipótesis de un escape incontrolado de un vehículo (que sí han realizado numerosas explotaciones ferroviarias); ni que adaptaron (dentro del plazo establecido) los vehículos auxiliares al RD 1215/97; etc.

Este es el precio a pagar por los trabajadores y por los ciudadanos por el hecho de ser gobernados y modulados, incluso en los aspectos

1. Pero, permanentemente, hay algún sindicato (UGT) que hace más caso a lo que manifiesta la dirección que a la lógica y a la razón; la estupidez sin límites siempre encuentra a quienes hagan de palmeros y coristas.

técnicos, por personajes elegidos en base a su afinidad ideológica en detrimento de su capacidad profesional y, por supuesto, moral.

El código deontológico no es sino un eufemismo para taparse las vergüenzas corporativamente.

VI. 4. 2. Unos directivos incompetentes

No se hizo, a la vista de las consecuencias, un intento serio de la empresa para poner de manifiesto todas las eventualidades predecibles. Y, en consecuencia, no se establecieron los planes oportunos para protegerse contra ellas. Ni, por supuesto, se analizaron y/o discutieron de la forma más meticulosa y exhaustiva posible todas las consecuencias e implicaciones. Estos directivos niegan que todo esto tenga importancia y presuponen que los riesgos son bastante remotos como para prestarles atención.

Quizás la explicación de este comportamiento se encuentre en la propia forma de gestión y dirección de Metro de Madrid. Donde la mayoría de los directivos son “optimistas” (impacientes y poco reflexivos), les repugna la palabra “probabilidad” y son temerosos de exponer ante sus superiores ideas que no sigan la doctrina oficial; pues congraciarse con ellos es condición imprescindible para mantenerse y/o progresar. Y están poco acostumbrados a escuchar a otro que no sean ellos mismos.

Padecemos una Dirección de “irresponsabilidad colectiva”, donde nadie se siente responsable de nada, quieren que todo funcione “por casualidad”, sin previsión ni planificación. Este es el resultado de la política de rodearse de mediocres para que no peligre el propio puesto.

Los directivos estaban muy nerviosos porque, por primera vez, se les exigían directamente responsabilidades por el departamento que tenían a su cargo; antes sólo se habían limitado a cobrar por ello, pero ahora les pedían explicaciones y les reclamaban por su trabajo al frente. Porque no cabe hablar de casualidad cuando se trata de accidentes laborales, ya que el azar se ceba con los directivos ineficaces. Carecen de la confianza, en sí mismos, necesaria para admitir que se ha cometido un error. El miedo a cometer errores les lleva a comportarse de manera poco honrada: rellenando informes que dan por sentado que no tiene la culpa de nada.

Hay una clase de personas que se conforman con que otra asienta sin vacilación a lo que ellas consideran verdadero, aun cuando desconozcan por completo los fundamentos de tal opinión y no pueda hacer una defensa aceptable de ella contra la más superficial de las objeciones. Es fácil encontrar a los cobistas, porque los hombres del “sí señor” no son independientes, son inmaduros emocionales. Lo que no es tan fácil es encontrar a personas críticas y constructivas. Cualquiera puede tomar una decisión, lo difícil es tomar la decisión acertada.



Oficinas Centrales de Metro de Madrid: C/ Cavanilles 58

CAPÍTULO VII

COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

VII. 1. COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

VII. 2. LA REPRESENTACIÓN EMPRESARIAL

- VII. 2. 1. Actitud partidista y pasiva de la representación de la empresa
- VII. 2. 2. Cómplices de la Dirección de Metro
- VII. 2. 3. Egocentrismo y falta de integración dentro de la empresa
- VII. 2. 4. Obstrucción a la labor sindical

VII. 3. PLENOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

- VII. 3. 1. PLENOS EXTRAORDINARIOS
 - VII. 3. 1. A. Pleno del 20 de abril de 2006
 - VII. 3. 1. B. Pleno del 27 de julio de 2006
 - VII. 3. 1. C. Pleno del 3 de octubre de 2006
 - VII. 3. 1. D. Pleno del 19 de octubre de 2006
 - VII. 3. 1. E. Pleno del 25 de octubre de 2006
 - VII. 3. 1. F. Pleno del 27 de diciembre de 2006
 - VII. 3. 1. G. Pleno del 5 de marzo de 2007
 - VII. 3. 1. H. Plenos del 13 y 16 de abril de 2007
 - VII. 3. 1. I. Pleno del 21 de agosto de 2008
 - VII. 3. 1. J. Pleno del 3 de septiembre de 2008

- **VII. 3. 2. PLENOS ORDINARIOS**
 - **VII. 3. 2. A. Pleno del 30 de mayo de 2006**
 - **VII. 3. 2. B. Pleno del 27 de junio de 2006**
 - **VII. 3. 2. C. Pleno del 26 de septiembre de 2006**
 - **VII. 3. 2. D. Pleno del 28 de noviembre de 2006**
 - **VII. 3. 2. E. Pleno del 31 de enero de 2007**
 - **VII. 3. 2. F. Pleno del 28 de junio de 2007**
 - **VII. 3. 2. G. Pleno del 27 de septiembre de 2007**
 - **VII. 3. 2. H. Pleno del 30 de octubre de 2007**
 - **VII. 3. 2. I. Pleno del 29 de noviembre de 2007**
 - **VII. 3. 2. J. Pleno del 29 de enero de 2008**
 - **VII. 3. 2. K. Pleno del 27 de febrero de 2008**
 - **VII. 3. 2. L. Pleno del 27 de marzo de 2008**
 - **VII. 3. 2. LL. Pleno del 29 de abril de 2008**
 - **VII. 3. 2. M. Pleno del 29 de mayo de 2008**
 - **VII. 3. 2. N. Pleno del 24 de junio de 2008**
 - **VII. 3. 2. Ñ. Pleno del 29 de julio de 2008**
 - **VII. 3. 2. O. Pleno del 30 de septiembre de 2008**
 - **VII. 3. 2. P. Pleno del 28 de octubre de 2008**
 - **VII. 3. 2. Q. Pleno del 16 de diciembre de 2008**
 - **VII. 3. 2. R. Pleno del 27 de enero de 2009**
 - **VII. 3. 2. S. Pleno del 24 de febrero de 2009**
 - **VII. 3. 2. T. Plenos del 31 de marzo y del 28 de abril de 2009**
 - **VII. 3. 2. U. Pleno del 26 de mayo 2009**
 - **VII. 3. 2. V Pleno del 30 de junio de 2009**

VII. 1. COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

El Comité de Seguridad y Salud es el órgano paritario y colegiado de participación destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos. Tiene, entre otras, las siguientes competencias:

- Participar en la elaboración, puesta en práctica y evaluación de los planes y programas de prevención de riesgos en la empresa. A tal efecto, en su seno se debatirán, antes de su puesta en práctica y en lo referente a su incidencia en la prevención de riesgos, los proyectos en materia de planificación, organización del trabajo e introducción de nuevas tecnologías, organización y desarrollo de las actividades de protección y prevención, y proyecto y organización de la formación en materia preventiva.
- Promover iniciativas sobre métodos y procedimientos para la efectiva prevención de los riesgos, proponiendo a la empresa la mejora de las condiciones.

En Metro de Madrid, este órgano está compuesto por: seis Delegados de Prevención por la Representación de los Trabajadores, y por varios representantes de la Unidad de Prevención (incluido su Jefe, imputado por el juez por el accidente mortal) y de otras Unidades de la empresa.

Hasta mediados de junio de 2006 Solidaridad Obrera no cuenta con uno de los Delegados de Prevención, otros dos son de CC.OO., uno de UGT, uno del SLMS y otro del SCMM. Como en la fecha del accidente Solidaridad Obrera no disponía de dicha representación nos impidieron asistir al peritaje de los vehículos accidentados. Otro de los comportamientos obstruccionistas hacia Solidaridad Obrera fue la actitud infantil de los seis delegados de entonces que no nos informaban, ni nos permitían asistir a las vistas que ellos sí que realizaron. Situación que, por supuesto, benefició a la empresa, colaboradora en esta estrategia de aislamiento hacia Solidaridad Obrera.

VII. 2. LA REPRESENTACIÓN EMPRESARIAL

VII. 2. 1. Actitud partidista y pasiva de la representación de la empresa

Este Comité nunca con anterioridad tuvo el carácter técnico e imparcial que debería tener. En esta ocasión, y relativo a este accidente, desde el primer momento los representantes de la empresa adoptaron una posición partidista: pusieron todo tipo de objeciones y obstáculos para la investigación de los hechos.

Esa parte del Comité se mostró insultantemente pasiva: diez días después del accidente reconocían sin tapujos que no habían tomado ninguna medida. Trataban en todo momento de salvaguardar los intereses de la empresa, no de proteger, como es su deber legal, la seguridad y salud de los trabajadores.

Ante la postura indiferente de los representantes de la empresa en el Comité, no fue posible el debate y/o negociación de medidas de seguridad. Era una situación imposible, pues este accidente lo que evidenciaba era una falta de medidas de prevención, y los responsables de la Unidad de Prevención nunca podrían ser objetivos, cuando lo que había fallado precisamente era su departamento. Por ello, ante la mayoría de las propuestas que se presentaban (como más adelante expondremos) su actitud era la de recogerlas para “elevantas” a la Dirección que era quien debía decidir. Se convirtieron en mera “correa de transmisión” de la Dirección.

VII. 2. 2. Cómplices de la Dirección de Metro

Y al igual que ella, los representantes de la empresa en este Comité se negaban radicalmente a aceptar los análisis, conclusiones y propuestas que planteaban, en sus informes, los Peritos Judiciales, el Inspector de Trabajo y el Técnico Superior de Prevención de la Comunidad de Madrid. Rechazaban su validez y se opusieron frontalmente a debatirlas, tal y como desde Solidaridad Obrera les planteamos en repetidas reuniones y escritos.

La información que ponían a disposición de los Representantes de los Trabajadores fue escasa y rechazaron aportar gran parte de la que se

solicitaba con la inconsistente evasiva que ya se había aportado al juez. Cualquier argumento, aunque careciese de sentido, era empleado para negar el acceso a documentación básica (manuales de mantenimiento de vehículos auxiliares, etc.).

Tal como hemos explicado anteriormente (Capítulo V. EL ACUERDO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE MAYO DE 2006), sólo mientras que la Dirección de la empresa inició el desarrollo de las medidas de seguridad, de mayo a agosto de 2006, su representación en este Comité se mostró dispuesta a participar.

VII. 2. 3. Egocentrismo y falta de integración dentro de la empresa

Estos representantes empresariales estuvieron voluntariamente cerrados a otras opiniones que no fuesen las suyas. Una muestra evidente de la falta de peso y de independencia de la Unidad de Prevención, dentro de la estructura directiva de la empresa, fue que durante las semanas de negociación del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, en ningún momento estuvo presente ningún miembro de esa Unidad.

VII. 2. 4. Obstrucción a la labor sindical

Cuando en marzo de 2007 el juez imputa formalmente a cuatro directivos de Metro (entre ellos el Jefe de la Unidad de Prevención y Salud Laboral) por las dos muertes, la cerrazón permanente de la empresa se convierte en bloqueo absoluto. Durante más de 15 meses (desde enero de 2007 hasta marzo de 2008) ni siquiera querrán debatir con la Representación de los Trabajadores alguna de las medidas de seguridad contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

A la par, se dedicaron con especial ahínco a incumplir las resoluciones y requerimientos que la Inspección de Trabajo emitía por Denuncias que interpusimos desde Solidaridad Obrera. Sin olvidar su manipulación de las actas de las reuniones, no transcribiendo en ellas lo verdaderamente manifestado por la Representación de los Trabajadores.

VII. 3. PLENOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

Son reuniones, de las cuales se levanta acta¹, celebradas entre las dos representaciones. En Metro de Madrid las reuniones ordinarias se celebran una vez al mes (salvo en agosto), y las extraordinarias cuando son requeridas por, al menos, la mayoría de una de las dos representaciones.

A continuación exponemos muy brevemente lo ocurrido en estos plenos.

VII. 3. 1. PLENOS EXTRAORDINARIOS

Tenían como tema el accidente mortal, las Medidas de Seguridad contenidas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, las *Normas de Seguridad en relación a la circulación* o accidentes muy graves de circulación.

VII. 3. 1. A. Pleno del 20 de abril de 2006

Es el primero de los Plenos. Convocado a iniciativa de la Representación de los Trabajadores. En esa reunión se procede por parte de la empresa a la lectura de su informe provisional del accidente; también indica las actuaciones realizadas posteriormente por el Inspector de Trabajo.

Para los entonces Delegados de Prevención (de CC.OO., SCMM, UGT y SLMS) el debate inicial es la queja por no haber sido avisados hasta dos horas después del accidente y generan una discusión insustancial sobre quién estaba o no en el Instituto Anatómico Forense.

El Delegado Sindical de Solidaridad Obrera² aporta un documento

1. La empresa era muy cautelosa y al ser ella quien redactaba las actas se cuidaba mucho de no reflejar las inconveniencias que hubiera dicho en las reuniones. Por ello, reprodujo mucho debate y enfrentamiento con Solidaridad Obrera en la confección y aprobación de algunas de estas actas. Otras, sencillamente, nunca llegarían a confeccionarse, ni aprobarse.

2. Solidaridad Obrera tendría representación, por medio de un Delegado de Prevención, en el Comité de Seguridad y Salud desde junio de 2006.

con las cinco primeras medidas de seguridad¹ para trabajos en la vía, plantea determinadas preguntas sobre el accidente para que la empresa las contestase y reclama que expliquen las medidas que hubiesen tomado tras el accidente. El resto de representantes de la Parte Social suscribe el documento y solicitan, también, que se una al acta como anexo.

La empresa reconoce no haber tomado ninguna medida. Dice que no se puede comprometer a nada y que estudiará las propuestas que se le han realizado.

Fue un Pleno decepcionante porque no se observa ni el menor indicio de voluntad empresarial por mejorar las medidas de seguridad y porque se constata una estrategia de ocultación de la información y de no asumir responsabilidades. Esta actitud² de la Dirección será la constante, con mayor o menor intensidad, en todas las reuniones que se celebren en el futuro.

VII. 3. 1. B. Pleno del 27 de julio de 2006

Este Pleno fue convocado a iniciativa de la Representación de los Trabajadores. En esa reunión se analizan las actuaciones realizadas en las medidas contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

La empresa se jacta de las pruebas realizadas con un prototipo de cuñas para las ruedas, diseñado por Talleres Centrales. Unas cuñas que se demostrarán totalmente ineficaces, pues por su escasa consistencia se doblan y no sujetan al vehículo; serán una muestra más de la precipitación con la que la empresa realiza las cosas, sin tener en cuenta la opinión de los trabajadores y sin fijarse en empresas del sector (como RENFE).

1. Eliminación de los trenes clásicos, se sustituirán por material tipo 2000. Los servicios especiales se prestarán con dos conductores. Establecimiento de un área geográfica mínima de seguridad que en caso de invadirse provoque el salto inmediato de alarma en el Puesto de Mando. La dotación de «calces portátiles» para todas las brigadas o equipos de trabajadores que realicen su trabajo en la vía (Señales, Línea Aérea, Vía, etc.) como parte de su equipo de trabajo.

2. Una muestra más esta estrategia empresarial es que aún no hayan sido aprobadas, por la negativa de los representantes de la empresa, las Actas de los seis Plenos Extraordinarios que se celebraron en el año 2006.

Los representantes de la Dirección de manera sistemática comenzarán a desvirtuar o incluso rechazar la aplicación de medidas del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, incluso del prototipo de calce descarrilador que diseñaron y que se probó con éxito. En otras medidas (Sistema de Alarmas por intrusión en el Área de Seguridad, etc.) aplazarán, con excusas, su discusión. Sólo se inicia un debate referente al Área de Seguridad.

VII. 3. 1. C. Pleno del 3 de octubre de 2006

Como en el Pleno de julio, se repasa el estado de cumplimiento (más bien el incumplimiento) de las medidas de seguridad del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*. La empresa, cada vez con más rotundidad, se manifiesta en contra de los calces descarriladores. Se muestra descaradamente inactiva para elaborar una propuesta (o alternativa a la de Solidaridad Obrera, que fue la única presentada) referente al Sistema de Alarmas que permitan avisar a los trabajadores que realizan trabajos en zonas de trabajo fijas y estables en la vía de una eventual invasión en la zona de trabajo para que puedan abandonar la vía. Parece que tiene una decisión tomada, ya inamovible, porque rechaza todas las propuestas que se realizan. Únicamente en el Apartado 4º (Área de Seguridad) se percibe un ligero avance.

Se pone al descubierto que hay zonas llamadas “oscuras” donde el radioteléfono no funciona y vehículos que circulan pero sin que se refleje en las pantallas de control del Puesto de Mando su ubicación.

VII. 3. 1. D. Pleno del 19 de octubre de 2006

En este Pleno, el acta 5/2006 del Pleno Extraordinario del 27 de julio no se aprueba porque no se recogen rectificaciones planteadas por los Delegados de Prevención.

Referente al Apartado Sexto del *Acuerdo* (Sistema de Alarmas), la empresa manifiesta que la propuesta de Solidaridad Obrera es buena, pero exponen inconvenientes técnicos y dicen haber pedido asesoramiento a las empresas (ej. Dimetronic) que trabajan en Metro en materia de señales. Desde Solidaridad Obrera defendemos todas las cuestiones técnicas que habíamos propuesto, por ser viables para poder llevarlas a la práctica.

Respecto a las propuestas, basadas en el Informe de los tres Peritos Judiciales, que realizamos el 2 de agosto, donde reclamábamos la adopción de una serie de medidas para salvaguardar la seguridad y salud de los trabajadores, la Empresa se niega a valorarlas.

VII. 3. 1. E. Pleno del 25 de octubre de 2006

La empresa se presenta en esta reunión con la única intención de aprobar el acta 5/2006. No es aprobada nuevamente, pues la empresa ha tramitado dicho acta como aprobada, de manera ilegal, a todos los organismos oficiales pertinentes, sin haber recogido todas las alegaciones y rectificaciones propuestas por la Parte Social (Representación de los Trabajadores).

Ya se habían superado con creces los tres meses de plazo establecidos en el *Acuerdo* para el cumplimiento de sus medidas y la Empresa se presenta con las manos vacías sin aportar nada nuevo respecto al anterior pleno, no trae la documentación que se había comprometido referente al Sistema de Alarmas, ni aporta sus alegaciones contrarias a la utilización del calzo descarrilador.

La empresa, además, se niega a contestar a varias preguntas que volvemos a hacer referidas al día del accidente, manteniendo una actitud despreciativa.

VII. 3. 1. F. Pleno del 27 de diciembre de 2006

Las cuatro actas pendientes de aprobar de reuniones anteriores no se pudieron tratar porque la empresa, en su conocida desidia e incompetencia, previamente no aportó todas, ni estaban completas.

El Director de Ingeniería informa que los calces inmovilizadores para las ruedas diseñados por Metro han resultado ineficaces, por lo que se ha encargado un estudio a una empresa para que se diseñen unos semejantes a los utilizados en RENFE, que cumplen todas las garantías.

Respecto a los vehículos auxiliares, la empresa¹ dice que todos cumplen con la legalidad, que no son precisas modificaciones; y que

1. El Jefe de Unidad de Prevención Laboral no intervino en ningún momento durante toda la reunión, permaneció en silencio.

sólo las llevarán a cabo si lo determina el Juzgado. Anuncia que antes de aportar cualquier documentación preguntará a la Asesoría Jurídica y al Juzgado, pues no se garantiza que esa información no sea publicada. Y afirma que no retirará los vehículos que no dan ocupación permanente, ya que el Puesto de Mando sabe cuáles son y toman especiales medidas de seguridad (acantonamientos).

Esta es la manera soberbia que la empresa tiene de obstruir la aplicación de las medidas de seguridad. Por parte de los Delegados de Prevención, de manera unitaria, expusimos con firmeza nuestro rechazo a la actitud de la empresa, detallando todos sus incumplimientos. Se hizo entrega de un extenso escrito que se adjuntó al acta de este Pleno, suscrito por todos los delegados de Prevención, que explicaba pormenorizadamente los numerosos incumplimientos del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

VII. 3. 1. G. Pleno del 5 de marzo de 2007

En esta reunión la empresa entrega y presenta: el Reglamento de Metros Ligeros de Madrid y las Normas de Seguridad para las personas en relación con la circulación para Metros Ligeros de Madrid, con el fin de que se analicen estas normas provisionales y se realicen propuestas. También explica el contenido de ambos documentos y las diferencias principales con las de Metro de Madrid, S.A.

El Delegado Sindical de Solidaridad Obrera manifiesta que si ahora se plantea una situación de premura es por falta de previsión empresarial, y que existen grandes discrepancias con la propuesta empresarial. Sobre todo por sus importantes diferencias respecto a las *Normas de seguridad en relación a la circulación* vigentes (de fecha 1997), como en relación al borrador de nuevas *Normas de seguridad* (de fecha 2005).

Este representante sindical indica que no le parece correcto que estas *Normas* se pretendan aplicar sólo en Metros Ligeros y las *Normas* aprobadas en el año 1997 en el resto de la red de Metro de Madrid, teniendo en cuenta que el personal que va a prestar servicio en ambas empresas es de Metro de Madrid. Considera que debería existir una congruencia entre unas y otras, pues en su opinión no es cierto que sea una empresa nueva, ya que Metro de Madrid es parte de Metros Ligeros

de Madrid. Y manifiesta no estar de acuerdo con que se empiece a impartir la formación de manera provisional, por la proximidad de las fechas de la apertura de servicio. Lo cierto es que debieran haber presentado las *Normas* antes, con el fin de dar la posibilidad de realizar un análisis en profundidad, como debe ser.

VII. 3. 1. H. Plenos del 13 y 16 de abril de 2007

En estas reuniones se tratan las alegaciones que algunos sindicatos realizamos al Reglamento de Circulación y a las Normas para la seguridad de las personas en relación con la circulación de la empresa Metros Ligeros de Madrid.

Por parte de Solidaridad Obrera, días antes habíamos presentado un extenso documento de 7 páginas con más de 90 alegaciones a ambos textos empresariales.

En lo que se refiere a las Medidas de Seguridad del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, planteamos, nuevamente en solitario, su inclusión en estos textos. El rechazo por la empresa fue tajante, adornado con las clásicas mentiras utilizadas por la Dirección: “Esta propuesta está en negociaciones en el Comité de Seguridad y Salud”.

VII. 3. 1. I. Pleno del 21 de agosto de 2008

Esta reunión fue solicitada por la Representación de los Trabajadores inmediatamente después del accidente que se produjo el 9/8/2008 en Línea 4¹.

A la reunión la empresa envió a un equipo, encabezado por uno de los imputados judicialmente por la muerte de dos trabajadores el 10/4/2006 en Puerta del Ángel, el Responsable de la Unidad de Prevención. La empresa acudió sin la información y documentación que 10 días antes habíamos solicitado desde Solidaridad Obrera (conversaciones del Puesto de Mando con los trenes y vehículo

1. Un vehículo auxiliar se desacopló del tren que le remolcaba e impactó con un tren que iba detrás. Para más detalles sobre el grave accidente véase el Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. En el Subcapítulo X. 1. 1. C. AÑO 2008 “Otros tres graves accidentes en 2008” damos una breve explicación del accidente.

implicado, acreditaciones de que los barrones cumplen el RD1215/97, etc.) referente al accidente.

La actitud de la empresa fue la clásica: “no sé”. Asegura que desconoce por qué se rompió el bulón y asegura: “el riesgo estaba controlado y fue un accidente leve”. Tratan de justificarse diciendo que hicieron las cosas como siempre, con el mismo protocolo de actuación y que sus decisiones fueron correctas aunque podrían mejorarse. Y explican unas medidas que comenzarán a tomar.



Solidaridad Obrera recriminó a los responsables de la empresa su irresponsabilidad por mantener el uso de los barrones, aunque no cumplen con la legalidad. Con esa decisión, advertimos a la empresa que continúa exponiendo a los trabajadores a riesgos por su incompetencia. Porque no es la primera vez que se produce un accidente entre trenes unidos por barrones que se rompen. Exponemos que, a nuestro juicio, todo se origina por una orden errónea del Puesto de Mando (PM) que, por ignorancia (falta de protocolos específicos), temeridad o irresponsabilidad, establece este arropo¹ con dos trenes inadecuados, con dos barrones diferentes, contraviniendo el sentido común y la

1. Colocar dos trenes en los extremos de otro (averiado), para su traslado.

normativa interna pues no debe arrojarse, a la vez, por ambos lados con barrones. Y consideramos que este caso es muy grave, es semejante al ocurrido el 10/4/2008, un tren auxiliar que se escapa sin control, sin que el PM lo detecte, choca con otro tren, etc. Y les planteamos una serie de exigencias: de información, de documentación y de implantación de medidas de seguridad¹.

La empresa, en su estrategia de manipulación de los hechos, no recogería en el Acta de esta reunión la mayor parte de nuestras intervenciones; por lo que no la aprobaríamos.

VII. 3. 1. J. Pleno del 3 de septiembre de 2008

La empresa informa sobre el accidente que se produjo en la madrugada del 26/8/2008 en el túnel junto a la estación de Puerta del Ángel². Hace una exposición de cómo transcurrieron los hechos y aportan su definitiva conclusión del caso: toda la culpa y responsabilidad de lo sucedido es del Inspector del Puesto de Mando que, aun conociendo las normas de seguridad que deberían haberse aplicado, no tomó las medidas pertinentes.

Anuncia medidas para evitar que se repitan estos hechos, entre ellas la incorporación en el sistema CTC³ de una aplicación que reducirá las intervenciones manuales y mejorará el control.

Noreconocen que si hubiese estado implantado el Sistema de Alarmas⁴ que protegiera la zona de trabajo se hubiese evitado este accidente. Su testarudez les impide valorar el riesgo gravísimo al que están sometidos los trabajadores por carecer de esta medida de seguridad.

1. La negativa de la empresa a colaborar motivó que presentásemos dos Denuncias ante la Inspección de Trabajo. Ver Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. Apartado 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO

2. Un tren arrolla una carretilla de material que tenían los seis trabajadores que desarrollaban sus tareas en el túnel, afortunadamente consiguen resguardarse a tiempo y no sufren lesiones. Para más detalles sobre el grave accidente véase el Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. En el Subcapítulo X. 1. 1. C. AÑO 2008 “Otros tres graves accidentes en 2008” damos una breve explicación del accidente

3. Control de Tráfico Centralizado (CTC). Sistema de control de la circulación ferroviaria desde un enclavamiento central por medio de intercambio continuo de información entre los aparatos de vía, los trenes y el enclavamiento.

4. Contemplado en el Apartado Sexto del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*. Ver Capítulo XVIII. ANEXOS

Una vez más la empresa hace recaer todas las consecuencias en una persona, sin admitir que es ella por la falta de medios (que dicen estar mejorando) y de protocolos de actuación quien ha posibilitado este accidente.



Edificio donde se ubican las distintas Centrales Sindicales de Metro y el Comité de Empresa

VII. 3. 2. PLENOS ORDINARIOS

En estas reuniones se abordan varios asuntos, a propuesta de cada una de las representaciones. Uno de los temas tratados en estos plenos era el accidente mortal y/o las medidas de seguridad contenidas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

VII. 3. 2. A. Pleno del 30 de mayo de 2006

Es quizás el más relevante de los Plenos Ordinarios celebrados, por la trascendencia formal que tuvo la presentación, discusión y anexión al Acta de ese Pleno, del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, alcanzado el día anterior entre la Representación de la empresa y la representación del Comité de Empresa.

Toma la palabra el representante de Recursos Humanos, indicando que. “La Empresa ha elaborado un documento que recoge propuestas de la Dirección respecto de diversas medidas que considera oportuno adoptar, con carácter provisional y en espera de conocer el informe oficial de la Inspección de Trabajo acerca de las causas del lamentable accidente ocurrido el 10 de abril de 2006 en la estación de Puerta del Ángel”.

Se leyó íntegramente dicho documento y después se debatió sobre diferentes apartados del mismo. La Dirección explica los trabajos que están realizando en la confección de los dos tipos de calces (“descarriladores”, y “cuñas” para inmovilizar las ruedas de los vehículos), en la revisión de sistemas de comunicación en el material móvil, etc. Parecía que todo empezaba bien.

VII. 3. 2. B. Pleno del 27 de junio de 2006

En él, desde Solidaridad Obrera advertimos a la empresa que debe informar y formar a los mandos intermedios (entre otros, los inspectores jefes) para que den las órdenes de trabajo cumpliendo dicho *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

Sobre el Área de Seguridad, la única propuesta presentada es la de Solidaridad Obrera; la empresa, demostrando un comportamiento irresponsable y rozando el cinismo, tiene el descaro de decir que: “Todo es muy complejo... se está estudiando ...”

VII. 3. 2. C. Pleno del 26 de septiembre de 2006

En esta reunión la empresa entrega la documentación referente al Área de Seguridad, que había prometido para finales de agosto; y en ella recoge la petición de Solidaridad Obrera de que el Área de Seguridad fuera móvil para cubrir los trabajos itinerantes. También entrega el Manual de estilo para las comunicaciones establecidas (desde el Puesto de Mando) con trenes y vehículos.

Asimismo, en relación al accidente mortal de Justo de la Villa, solicitamos información sobre el estudio que se estaba realizando (a propuesta de Solidaridad Obrera) a los pozos de bombas.

VII. 3. 2. D. Pleno del 28 de noviembre de 2006

En este Pleno, con relación a las zonas llamadas “oscuras”, donde no funciona el sistema de comunicación por radiotelefonía, la empresa sigue ocultando los datos concretos de las líneas y zonas donde se produce esta deficiencia gravísima en materia de seguridad en el trabajo y en la circulación.

Desde Solidaridad Obrera exigimos que aporten inmediatamente esos datos y planteamos que en esas líneas, en tanto no se solucionen los problemas, deberán ir dos conductores en la cabina de conducción de los trenes.

VII. 3. 2. E. Pleno del 31 de enero de 2007

Respecto a los Manuales de conducción de los vehículos auxiliares (que deben ir en cada uno de los vehículos), desde Solidaridad Obrera volvemos a reiterar la petición de estos manuales. La empresa reconoce que deben estar en los vehículos y que hay vehículos que no tienen manual de origen.

Y sobre el estudio de “zonas oscuras”, desde Solidaridad Obrera le requerimos nuevamente a la empresa que aporte esta documentación a la que se comprometieron hace más de tres meses; la empresa dice, ahora, que no sabe nada.

Desde Solidaridad Obrera demandamos a la empresa que señalice las “zonas oscuras”, como requirió la Inspección de Trabajo tras nuestra

denuncia. La empresa todavía no ha pensado siquiera qué medidas adoptar y dice que contestará cuando haya decidido algo.

También reclamamos a la empresa que informe sobre la acreditación de los vehículos auxiliares al RD 1215/97, sus manuales de conducción, los procedimientos de mantenimiento, etc., como le ha requerido la Inspección de Trabajo por la denuncia que hemos presentado. Nos contesta que ha pedido al Inspector que le aclare si deben informar o no.

VII. 3. 2. G. Pleno del 27 de septiembre de 2007

Con relación a las “zonas oscuras”, la empresa se compromete a comunicar a los trabajadores las zonas donde empieza y acaba el hilo de Radiotelefonía.

VII. 3. 2. H. Pleno del 30 de octubre de 2007

Por parte de Solidaridad Obrera se había solicitado a la Inspección de Trabajo que hiciese cumplir a la empresa con la resolución dictada al respecto de señalizar estas zonas “oscuras”. La empresa manifiesta que (¡por fin!) va a proceder a señalizar estas zonas con carteles en los túneles, en diferentes líneas, salvo donde esté instalado el sistema de comunicación “Tetra”.

VII. 3. 2. I. Pleno del 29 de noviembre de 2007

Tras los muchos intentos para que la empresa cumpliera con la resolución de la Inspección de Trabajo y fueran señalizadas las zonas “oscuras” de radioteléfono, la empresa informa que ya están realizadas las tareas de señalización, a falta de informar mediante circular a los trabajadores.

Se aborda la evaluación de riesgos de los trabajadores que realizan trabajos en la vía, ya que según requerimiento del Inspector (de 26/9/06), la empresa estaba obligaba a tomar numerosas medidas. La empresa dice que no revisa esta evaluación y, por tanto, no toma medidas. Sólo Solidaridad Obrera muestra su disconformidad con esta actitud empresarial. Posteriormente, el 31/10/2007, presentaríamos una Denuncia¹ ante la Inspección de Trabajo.

1. Ver Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. Apartado 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

Desde Solidaridad Obrera advertimos nuevamente a la empresa que de las medidas contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, no ha adoptado las fundamentales: calces descarriladores, calces para las ruedas de los vehículos, constitución de un área de seguridad, instalación de un Sistema de Alarmas para avisar en caso de invasión del área de seguridad, formación profesional de 30 horas en conducción de vehículos auxiliares, etc. Y reclamamos que facilite la información relacionada con los vehículos auxiliares, pues la empresa sigue incumpliendo el requerimiento del Inspector a este respecto.

VII. 3. 2. J. Pleno del 29 de enero de 2008

Tras nuestra denuncia¹ de los graves incidentes ocurridos en la madrugada del 29/11/2007 en el tramo de la Línea 1 entre las estaciones de la Gavia y Congosto, la empresa ofrece su versión de los hechos: “Personal de la empresa COMSA se encontraba trabajando en la vía autorizados por el Puesto de Mando, cuando a las 5:34 horas el conductor del tren 25, primer tren rápido que circulaba por vía 2 entre estas estaciones informa al Inspector del Puesto de Mando por radioteléfono que hay personal trabajando en la plataforma de vía, éste lo inmoviliza en ese instante, cerrando la señal e indica al Conductor que transmita a la brigada la orden de que abandonen inmediatamente la plataforma de vía. A las 5:40 horas el responsable de la contrata COMSA comunica al Inspector Jefe queja han salido de la vía.”

Una vez más, queda patente que el incumplimiento empresarial de las Medidas de seguridad, del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, ha podido causar un gravísimo accidente mortal. La Dirección de la empresa trata de minimizar el grave incidente alegando

1. Extracto del escrito de Solidaridad Obrera, al Comité de Seguridad y Salud, el 29/11/2007: “Aproximadamente a las 5 ‘40 horas se ha producido un gravísimo incidente cuando el conductor de un tren, que salió aprox. a las 5 ‘30 horas de la cabecera de Valdecarros (con el turno M-530) con el tren de personal, autorizado debidamente, con señales abiertas. Al llegar a la estación de Congosto se encontró en la plataforma de vía con una decena de trabajadores de una empresa contratada por Metro. Estaban realizando trabajos, sin ningún tipo de señalización (ni series, ni balizas, ni carteles precautorios, etc.). Tras el susto y una vez detenido el tren, él conductor comunica la incidencia al Inspector del Puesto de Mando.”

que sólo se trató de un fallo en las comunicaciones; pero sigue sin depurar responsabilidades.

VII. 3. 2. K. Pleno del 27 de febrero de 2008

Respecto a las zonas “oscuras” de radioteléfono, la esperada circular de la empresa anunciando la situación de zonas oscuras (que tanto le ha costado confeccionar) ya ha sido publicada para conocimiento de los trabajadores¹.

La empresa advierte que no va a cumplir el requerimiento del Inspector de Trabajo (a resultas de una Denuncia que interpusimos desde Solidaridad Obrera), en el que se le exigía que nos facilitaran (puesto que existen): los manuales de conducción, los procedimientos de mantenimiento y la documentación relativa a los mantenimientos realizados a aquellos vehículos auxiliares que estén operativos.

VII. 3. 2. L. Pleno del 27 de marzo de 2008

Desde Solidaridad Obrera insistimos a la empresa para que facilite la información sobre los vehículos auxiliares; pero la empresa sigue sin cumplir con el requerimiento del Inspector de Trabajo.

VII. 3. 2. LL. Pleno del 29 de abril de 2008

En este Pleno, la empresa entrega las *“Normas para la Seguridad de los agentes en relación con la circulación, para la mejora de la seguridad en la realización de trabajos en la plataforma de vía fuera de las horas de servicio”*. Y no responde a las alegaciones realizadas por escrito por los Delegados de Prevención. En estas normas, tampoco se recogen requisitos que desde Solidaridad Obrera se consideran indispensables para dar a las normas el visto bueno.

VII. 3. 2. M. Pleno del 29 de mayo de 2008

Sobre las *“Normas para la Seguridad de los agentes en relación a la circulación”*, la empresa informa que se harán llegar al domicilio de los implicados, publicará una circular dirigida a los trabajadores y entrarán

1. Finalmente se realizará por medio de la Orden nº 4/2008 (SEÑALIZACIÓN DE ZONAS CON POSIBLE MENOR COBERTURA DE RADIOTELEFONÍA DE TREN EN LÍNEAS CON SISTEMA VHF) de la Dirección de Operación, de 28 de febrero de 2008.

en vigor con fecha 1 de junio. Desde Solidaridad Obrera volvemos a reiterar que no estamos de acuerdo con el documento en sí, ya que no recogen requisitos imprescindibles y creemos insuficientes las medidas adoptadas en materia de prevención.

VII. 3. 2. N. Pleno del 24 de junio de 2008

Respecto a las “*Normas para la Seguridad de los agentes en relación a la circulación*”, manifestamos nuestro rechazo a estas normas, porque, entre otras cuestiones, no se recogen varias de las medidas del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* (Calces descarriladores, Sistema de Alarmas, etc.). Además, mostramos nuestra disconformidad por las premuras al implantarlas y por la deficiente formación profesional impartida.

VII. 3. 2. Ñ. Pleno del 29 de julio de 2008

Con relación a las “*Normas para la Seguridad de los agentes en relación a la circulación*”, seguimos insistiendo en que son muchas las medidas de seguridad que no han sido contempladas en la normativa vigente y que fueron acordadas en las diferentes reuniones mantenidas con anterioridad. E insistimos en nuestra disconformidad por la forma unilateral en que se han implantado estas normas.

VII. 3. 2. O. Pleno del 30 de septiembre de 2008

En este Pleno la empresa entrega parte de la documentación solicitada (Denuncia del 16/4/2008 a la Inspección de Trabajo por Solidaridad Obrera), en relación al vehículo trasmovil que produjo el accidente en la estación de Loranca el 22/2/2008¹. Recordamos a la empresa que debe facilitar la documentación sobre vehículos auxiliares, en cumplimiento del requerimiento del Inspector de Trabajo. La empresa informa que el Inspector de Trabajo ha levantado acta de infracción por no entregar la documentación sobre

1.Un vehículo auxiliar perdió el control en una pendiente y descarriló (cuando trasladaba varias unidades de un tren) ¡invadiendo la vía principal! de la línea 12, casi colisionando con un tren que circulaba con viajeros en ese momento por la Línea 12. Para más detalles sobre el grave accidente, véase el Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. En el SubcapítuloX. 1. 1. C. AÑO 2008 “Otros tres graves accidentes en 2008” damos una breve explicación del accidente.

trasmóvil¹ y recuerda que la correspondiente a los vehículos auxiliares está disponible en las oficinas de Prevención Laboral².

También aporta diversa información referente al grave accidente que se produjo el 26/8/2008 en el túnel junto a la estación de Puerta del Ángel (ver, en páginas anteriores, VII. 3. 1. J).

Asimismo, la empresa reconoce que los barrones son un útil de trabajo y, por tanto, debería hacerse la oportuna puesta en conformidad (dándole un tratamiento particular) y la consiguiente evaluación de riesgos (ver, en páginas anteriores, VII. 3. 1. I). Y se adjunta, como anexo, la contestación empresarial a todas las propuestas de los Delegados de Prevención en relación a las *“Normas para la Seguridad de los agentes en relación a la circulación”*. Se le vuelve a solicitar que se reabran las reuniones para tratar medidas de seguridad encaminadas a evitar accidentes con el material móvil, la empresa dice que no puede responder en ese momento a esa solicitud.

VII. 3. 2. P. Pleno del 28 de octubre de 2008

Por petición de los Delegados de Prevención se tratan, entre otros, los siguientes accidentes. Accidente grave en la noche 26 de agosto entre Puerta del Ángel y Príncipe Pío; la empresa aporta su versión de los hechos.

Accidente grave del 9 de agosto en Línea 4, cuando se remolcaba una esmeriladora; sigue la empresa sin facilitar información, saben (porque lo hemos denunciado desde Solidaridad Obrera en varios escritos que responsables de la empresa cometieron multitud de irregularidades y dieron órdenes que pusieron en grave riesgo la seguridad de los trabajadores.

1. Desde Solidaridad Obrera, el 16/4/2008 habíamos presentado ante la Inspección de Trabajo una Denuncia por el incumplimiento empresarial de su deber de información en materia de prevención de riesgos laborales. Al negarse a entregar la documentación e información solicitada, que consideramos precisa sobre un grave accidente ocurrido en Loranca el 22/2/2008. Ver Capítulo X: LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO

2. Los Delegados de Prevención acudirían días más tarde pero la empresa no les facilitó documentación alguna.

También se trataron las *Normas para la Seguridad de los agentes en relación con la circulación*. La empresa hizo llegar un documento donde contestan a las alegaciones que hicimos desde Solidaridad Obrera, así como desde los Delegados de Prevención. La empresa, excepto reconocer algunas correcciones mínimas, no asume ninguna con peso. No admiten ninguna de la alegaciones que realizamos desde Solidaridad Obrera, como recoger las medidas incluidas en el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo del 2006* (Sistema de Alarmas por intrusión en el Área de Seguridad, calces descarriladores para proteger la zona de trabajo, etc.).

VII. 3. 2. Q. Pleno del 16 de diciembre de 2008

Por parte de todos los Delegados de Prevención se propone que se entregue a todos los conductores con servicios especiales una hoja de ruta en la que se reflejase el recorrido a realizar y los lugares donde se encuentra el personal que realiza trabajos. La empresa no la considera necesaria, ya que dice que es el radioteléfono el medio por el que se debe informar al conductor.

Desde Solidaridad Obrera insistimos en que si estuviesen en marcha medidas como el Sistema de Alarmas para el caso de intrusión en el Área de Seguridad y la instalación de calces descarriladores para proteger las zonas de trabajo, se mejorarían significativamente las condiciones de seguridad. Pero para la empresa los calces descarriladores podrían llegar a ser peligrosos (si se olvidase su retirada de la vía); olvidan interesadamente nuestras propuestas (técnicas y organizativas) para evitar esa hipotético despiste.

Le recordamos a la empresa nuestro escrito, de agosto, donde le instamos a que se sometan, tal como se contempla en el Apartado Octavo del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo del 2006*, a criterio de un Organismo externo las discrepancias existentes en los Apartados Cuarto y Sexto (Área de Seguridad y Sistema de Alarmas). Pero la empresa no quiere hablar de este asunto.

VII. 3. 2. R. Pleno del 27 de enero de 2009

Desde Solidaridad Obrera reclamamos una contestación a nuestra propuesta de modificación en los mandos del sistema del freno

mecánico (de los vehículos auxiliares clásicos), para evitar situaciones peligrosas que impidan un accionamiento involuntario por cualquier circunstancia; planteamos que una vez apretado el freno mecánico se trabase el referido trinquete con un bulón para impedir su movimiento.

La empresa contesta que la Unidad de Ingeniería lo está estudiando; por lo que requerimos que en el próximo Pleno se nos dé una contestación. No entendemos que necesiten tanto tiempo para contestar, dada la sencillez de la medida y su bajo coste.

VII. 3. 2. S. Pleno del 24 de febrero de 2009

Reclamamos a la empresa una contestación a las peticiones que realizamos, en diciembre de 2008, referidas a los vehículos auxiliares nuevos: manuales de uso (de conducción, de mantenimiento, etc.) y medidas de seguridad (ATP, calces portátiles para ruedas, sistema de alarma sonora, balizas luminosas rotatorias en los extremos del vehículo, etc.).

La empresa se niega a aportar los manuales y rechaza las medidas de seguridad.

En relación a la propuesta de modificación del sistema de freno mecánico de los vehículos auxiliares clásicos, la empresa dice seguir (dos meses después) aún estudiando nuestra propuesta.

VII. 3. 2. T. Plenos del 31 de marzo, del 28 de abril de 2009

En relación a la propuesta de modificación del sistema de freno mecánico de los vehículos auxiliares clásicos, la empresa dice, como en anteriores Plenos, seguir aún estudiando nuestra propuesta.

VII. 3. 2. U. Pleno del 26 de mayo 2009

Como ocurriera en los Plenos anteriores, y en relación a la propuesta de modificación del sistema de freno mecánico de los vehículos auxiliares clásicos, la empresa dice que no puede dar aún una contestación. Asimismo, la empresa se niega a aportar el estudio de la empresa INECO sobre los calzos para inmovilización de las ruedas de los vehículos.

VII. 3. 2. V Pleno del 30 de junio de 2009

Referente al estudio de la empresa privada sobre los calces inmovilizadores de ruedas, la dirección ahora dice desconocer si existe o no ese estudio.

En relación al enclavamiento del freno mecánico(de los vehículos clásicos), la empresa dice haber solicitado a la universidad Carlos III de madrid un informe técnico.

CAPÍTULO VIII

EL PAPEL DE LOS ORGANISMOS Y AUTORIDADES POLÍTICAS

VIII. 1. LA COMUNIDAD DE MADRID

- **VIII. 1. 1. La Presidenta**
- **VIII. 1. 2. Los Consejeros de Transportes**
- **VIII. 1. 3. La Consejería de Empleo y Mujer**

VIII. 2. MINISTERIO DE FOMENTO

VIII. 3. MINISTERIO DE TRABAJO



VIII. 1. LA COMUNIDAD DE MADRID

El Gobierno de la Comunidad del Partido Popular, al completo, ha hecho frente común con la empresa Metro de Madrid, S.A. para torpedear la investigación del accidente, para no respetar la legalidad y para no adoptar medidas de seguridad para los trabajadores.

VIII. 1. 1. La Presidenta

La misma mañana del accidente, en el Instituto Anatómico Forense, la Comunidad de Madrid, por medio de su Presidenta (Esperanza Aguirre Gil de Biedma), mostró un ligero interés hacia Margarita (la viuda de Juan José Cañedo), que se demostró puramente testimonial y rutinario. Esa mañana utilizó las típicas frases de condolencia y de vacío compromiso: “Haremos todo lo que sea necesario para que sucesos como éste no vuelvan a ocurrir”. Naturalmente, después vinieron sus declaraciones ante los medios de comunicación. A partir de ahí, absolutamente nada.

En estos años nos hemos dirigido a la Presidenta por escrito en ocho ocasiones. Sólo hemos obtenido una simple comunicación de respuesta de acuse de recibo a la última de nuestras comunicaciones. Una muestra más de su falta de sensibilidad y de compromiso con lo que dijo aquella mañana.

Por tres veces le denunciarnos el incumplimiento reiterado de los diferentes Apartados del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo 2006*. En otra ocasión le referimos las numerosas deficiencias y carencias que habían sido expresadas en su informe por los ingenieros de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad, para que tomase las medidas precisas para subsanarlas.

También le expusimos el reiterado incumplimiento empresarial de las resoluciones y requerimientos de la Inspección de Trabajo, en relación a las denuncias que interponíamos desde Solidaridad Obrera reclamando la acreditación de todos los vehículos auxiliares al RD 1215/97.

En otra oportunidad, le reclamábamos la retirada de los barrones utilizados para el remolque entre vehículos, y la adopción de determinadas

medidas contempladas en diversos Apartados del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo 2006* para evitar accidentes como los sucedidos en Línea 4 y en la Línea 6 durante el mes de agosto de 2008.

En septiembre de 2008, ante el accidente ocurrido la madrugada del 26 de agosto en Puerta del Ángel cuando un tren que era trasladado a otra línea arrolló la carretilla de material de un equipo de seis trabajadores que se encontraban en el túnel (los trabajadores pudieron ponerse a salvo momentos antes del accidente), le apelamos, por enésima vez, instándole a implantar medidas de seguridad como las contemplas en el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*.

Y le pedimos en varias ocasiones que, por higiene pública, cesara en sus funciones a los cuatro directivos de Metro imputados por el juez por la muerte de los dos compañeros el 10/4/2006.

Y siempre le hemos pedido que rectifique en su proceder y que cumpla el compromiso que adquirió ante la viuda de Juan José Cañedo la mañana del 10 de abril de 2006.



De todos los escritos que estos años le hemos dirigido, sólo ha respondido al remitido el 13 de octubre de 2008, donde le expresábamos el sistemático incumplimiento de la empresa a las decisiones de la Inspección de Trabajo. Su escueta respuesta ha sido. “Hemos dado traslado del citado escrito a las Consejerías de Transportes e Infraestructuras, y de Empleo y Mujer, para su conocimiento y consideración”. Pero a estas mismas Consejerías también habíamos remitido en esa misma fecha el escrito de denuncia, sin que aún hayan respondido.

VIII. 1. 2. Los Consejeros de Transportes

Desde Solidaridad Obrera hemos tenido la oportunidad de poder exigirles cara a cara a dos¹ de los tres que han estado al frente de la Consejería, el cumplimiento del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006* y el cese de los directivos imputados por el accidente mortal. En una ocasión, incluso, en un programa en directo de televisión² la Consejera torció el gesto y tuvo que soportar nuestras reclamaciones.

También nos hemos dirigido a ellos³ por escrito en seis ocasiones. Como en el caso de la Presidenta, no se han dignado en contestar. Asimismo, dos veces les hemos reclamado el cumplimiento del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*. En otra ocasión les planteamos las numerosas deficiencias y carencias que habían sido expresadas en su informe por los ingenieros de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad. E igualmente les expusimos el reiterado incumplimiento por parte de la Empresa de las resoluciones y requerimientos de la Inspección de Trabajo, en relación a las denuncias que interpusimos reclamando la acreditación de todos los vehículos auxiliares al RD 1215/97.

También, en una oportunidad, les reclamábamos la retirada de los barrones utilizados para el remolque entre vehículos, y la adopción de determinadas medidas de seguridad contempladas en diferentes Apartados del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006* para

1. Elvira Rodríguez y Manuel Lamela

2. El 14 de febrero en un debate en directo por la cadena *Onda 6*, en el programa “Locos por Madrid”

3. Elvira Rodríguez y José Ignacio Echeverría Echániz

evitar accidentes como los sucedidos en Línea 4 y en la Línea 6 durante el mes de agosto de 2008. En la última ocasión les hemos expuesto las consecuencias que a nuestro juicio (ejemplo, los accidentes antes mencionados) se están produciendo por la negativa empresarial a poner en marcha el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*.

Tanto a la Presidenta como a los Consejeros, en cada ocasión, siempre les exigimos que, puesto que están también implicados en la salvaguarda de la seguridad de los trabajadores e instalaciones, intervinieran de manera directa exigiendo a la Dirección de Metro de Madrid, S.A. que cumpliera inmediatamente con las Leyes y pusiera en marcha las medidas y procedimientos que planteábamos. No nos cansamos de advertirles que la Dirección de Metro de Madrid incumple sistemáticamente las Normas de Seguridad y la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

Con su silencio, demuestran que comparten y avalan la actuación de la empresa, incurriendo en una grave irresponsabilidad, manteniendo en riesgo la seguridad de los trabajadores y no asumiendo su responsabilidad en estos graves problemas.

VIII. 1. 3. La Consejería de Empleo y Mujer

En agosto de 2008, al igual que a la Presidenta y al Consejero de Transportes, le expusimos a la Consejera, Paloma Adrados Gautier, el reiterado incumplimiento por la empresa de las resoluciones y requerimientos de la Inspección de Trabajo, en relación a las denuncias que interponíamos reclamando la acreditación de todos los vehículos auxiliares al RD 1215/97.

Y como de esta Consejería depende la Inspección de Trabajo, le exhortábamos para que ante la continua y sistemática vulneración de la legalidad, exigiera a la Dirección de Metro de Madrid que cumpliera inmediatamente con los requerimientos de la Inspección.

Tampoco conseguimos que se implicara.

VIII. 2. MINISTERIO DE FOMENTO

Aunque sabemos que las competencias están transferidas a la Comunidad, le hemos trasladado en dos ocasiones nuestra preocupación por la pasividad e incumplimientos reiterados de los diferentes estamentos de la Comunidad y de Metro de Madrid. Le hicimos saber¹ que se están produciendo accidentes graves en Metro por la negativa empresarial a cumplir el *Acuerdo de medidas de seguridad* de mayo de 2006 y por no respetar las normativas de seguridad.

Le referimos que no confiamos en que algún organismo de la Comunidad de Madrid se muestre objetivo ante nuestras denuncias. Por ello le solicitábamos que interviniera en este asunto, ya que afecta directamente a la seguridad en la circulación y a la seguridad de los trabajadores; y obligase a la empresa a implantar las medidas acordadas.

Tampoco hemos recibido ni una simple contestación de recibo formal.

VIII. 3. MINISTERIO DE TRABAJO

Al igual que hiciéramos con la Consejera de Empleo, pusimos al corriente de este Ministerio² la actitud obstruccionista de la Dirección de Metro para cumplir constantemente los mandatos de la Inspección de Trabajo. Tenemos muy claro que las competencias (para imponer sanciones) no le corresponden, pero apelábamos a su cargo para solucionar esta permanente vulneración de la Ley.

Como es tónica general en los Gobiernos: ni intervino, ni contestó.

1. En escritos dirigidos directamente a la Ministra Magdalena Álvarez Arza

2. En escritos dirigidos directamente al Ministro Celestino Corbacho Chávez

CAPÍTULO IX

DECISIONES ORGANIZATIVAS Y METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN EMPLEADA POR SOLIDARIDAD OBRERA

IX. 1. DECISIONES ORGANIZATIVAS

- **IX. 1. 1. Fases de nuestra intervención sindical**
- **IX. 1. 2. Las fundamentales decisiones iniciales**
- **IX. 1. 3. El accidente, una prioridad máxima**
- **IX. 1. 4. Un equipo especializado**
- **IX. 1. 5. Trabajo y autodisciplina**

IX. 2. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

- IX. 2. 1. Por qué investigar
- IX. 2. 2. Metodología de investigación
- IX. 2. 3. El equipo de investigación
- IX. 2. 4. REFERENTE A LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE
 - IX. 2. 4. A. Causas Principales
 - IX. 2. 4. B. Causas Secundarias
- IX. 2. 5. APLICACIÓN DE MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN DE UN ACCIDENTE LABORAL
 - IX. 2. 5. A. Aplicación del método de la causa principal
 - IX. 2. 5. B. Aplicación del método del árbol de las causas
 - IX. 2. 5. C. Desarrollo de la investigación según “el árbol de causas”

IX. 3. DETERMINACIÓN DE OBJETIVOS

- IX. 3. 1. Objetivos y propósitos
- IX. 3. 2. Objetivos Principales

IX. 4. PLANIFICACIÓN DE LA ACCIÓN

- IX. 4. 1. Perseguimos, con planificación, los objetivos marcados
- IX. 4. 2. Búsqueda de la eficacia y lucha contra los obstáculos

X. 5. PUESTA EN MARCHA DE LAS ACCIONES Y MEDIDAS

- IX. 5. 1. Hemos aprendido
- IX. 5. 2. Se dieron muchas oportunidades a la cooperación
- IX. 5. 3. Respuestas ante el incumplimiento empresarial
- IX. 5. 4. En el día a día procediendo estratégicamente
- IX. 5. 5. Pensando las decisiones

IX. 6. LA EVALUACIÓN

- **IX. . 6. 1. Qué significa para Solidaridad Obrera la evaluación**
- **IX. 6. 2. Por qué quisimos evaluar**
- **IX. 6. 3. Qué criterios de valor hemos empleado**
- **IX. 6. 4. TIPOS DE EVALUACIÓN REALIZADAS**
 - **IX. 6. 4. A. El primer paso fue hacer una evaluación de las necesidades**
 - **IX. 6. 4. B. Evaluación, continua, durante la ejecución y seguimiento del programa**
 - **IX. 6. 4. C. Evaluación económica**
 - **IX. 6. 4. D. Evaluación del ambiente organizacional en el que se desarrolla el programa**
 - **IX. 6. 4. E. Evaluación del rendimiento personal**
 - **IX. 6. 4. F. Evaluación de los resultados, en los trabajadores más directamente afectados**
 - **IX. 6. 4. G. Evaluación de la cobertura, del impacto**
 - **IX. 6. 4. H. Variables externas que afectaron al programa**
- **IX. 6. 5. Otros factores a tener en cuenta en la evaluación**

IX. 6. 6. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

SOLIDARIDAD OBRERA



IX. 1. DECISIONES ORGANIZATIVAS

En este Capítulo vamos a descubrir aspectos internos de funcionamiento de la Sección Sindical, que servirán para, posiblemente, explicar las claves del porqué de la exhaustiva actividad de Solidaridad Obrera en relación a este accidente, que se detalla en el Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA.

Y este análisis lo ponemos a disposición de todos por si este ejemplo ayudara en otros accidentes, en otras empresas, para mejorar las condiciones de seguridad. Pues hemos de aprender de los cambios y saber enseñar todo esto a los demás.

Interioridades que revelamos para que se comprenda cómo nuestra manera de entender el sindicalismo ha posibilitado esta labor, y puede que sorprendan a muchos. Porque somos críticos¹ siempre, también y por supuesto, con nosotros mismos. Aprendemos con humildad de esas críticas, para mejorar nuestra respuesta a los problemas con los cuales nos hemos de enfrentar. Superando la tendencia a la autocomplacencia y los prejuicios, y desterrando el conformismo, que distorsionan con mucha facilidad a una organización.

Solidaridad Obrera tiene, a diferencia del resto de sindicatos, una estructura sindical no jerarquizada, no piramidal, sino horizontal y que para la consecución de las tareas es un requisito imprescindible la voluntariedad del delegado sindical. Somos, en definitiva, un conjunto de personas con personalidades y formas de actuar particulares, diversas, que consideramos que el sindicalismo puede ayudar a cambiar las cosas; no es un entretenimiento ni una profesión, es una forma de entender el trabajo y la vida.

IX. 1. 1. Fases de nuestra intervención sindical

En una primera fase nuestra atención estuvo centrada en cuatro aspectos. Uno inmediato, el apoyo incondicional, que no se ha abandonado en todo el proceso, a las personas afectadas (Acudir al Anatómico Forense, al Tanatorio, facilitar la asistencia jurídica, estar dispuesto para ir a realizar las gestiones administrativas necesarias

1. “Tiene derecho a criticar el que tiene corazón para ayudar”. Abraham Lincoln

para tramitación de ayudas para los familiares, etc.). Ya que en todo momento hemos querido que nos tuvieran como referencia y como apoyo constante. Otro fue evitar que se cometiesen fraudes con las pruebas en la investigación del accidente. Un tercer aspecto consistió en realizar una investigación autónoma, contrastando esos resultados con los de otros organismos, determinando cuáles fueron las verdaderas causas del accidente y no las que la empresa quería que fuesen; y así desarrollar nuestras propias conclusiones. Y un cuarto, que trató de garantizar que no se repetirán las condiciones y hechos que produjeron el accidente, denunciando públicamente la pérdida de la salud y la vida de los trabajadores en los puestos de trabajo.

La segunda fase estuvo marcada por el seguimiento de las actuaciones de la primera fase y, en atención al resultado de ésta, se judicializaron y denunciaron los incumplimientos detectados.

IX. 1. 2. Las fundamentales decisiones iniciales

Las primeras acciones de presión fueron: realizar un paro y exigir una inmediata reunión con la empresa.

Desde el primer momento, de manera instintiva, se comenzó a trabajar elaborando propuestas, pidiendo la colaboración de todos aquellos que podían aportar su conocimiento y experiencia. A la vez, tratamos de implicar a los órganos de representación de los trabajadores (Comité de Empresa y Comité de Seguridad y Salud), a los sindicatos, y a todos los trabajadores en la lucha por la mejora de las condiciones de seguridad.

Se creó un grupo especializado, con formación específica en Derecho y extensa experiencia sindical. Este equipo coordinó, siendo a la vez protagonista principal, las actividades a realizar: denuncias, demandas, escritos, artículos para publicaciones sindicales, avisos a los trabajadores, campañas, asistencia a reuniones, etc.

Es muy importante presentar ante la Inspección de Trabajo toda la información y documentación que se pueda conseguir, para que ayude en la Resolución (o Acta de Infracción) que emita el Inspector que tiene un gran valor; pues será vital en todo el proceso que desde la Inspección se realice un trabajo exhaustivo de todos los factores que rodean el accidente.

Se determinó que este accidente era un tema de prioridad máxima, que se anteponía a cualquier otro tema, para el Sindicato; así se acordó en el máximo órgano de decisión. Para lo cual se dispuso la utilización de todos los recursos que fuesen necesarios.

Y se fijaron unos primeros objetivos y la manera de alcanzarlos.

Se tuvo la convicción, desde el primer instante, de la trascendencia que, para la seguridad de todos los trabajadores (especialmente para quienes trabajan en la plataforma de vía), tendrían las investigaciones y medidas que se adoptasen.

Se ha mantenido con los familiares de Juan José Cañedo una relación permanente y desinteresada; con empatía, apreciando y comprendiendo sus puntos de vista. Se estableció una comunicación constante e inmediata con el abogado de la acusación ejercida por Margarita Aurora Llofriu Belda, Marga, la viuda de Juan José Cañedo. Lo que permitió una fluida información hacia los trabajadores del desarrollo de los diversos acontecimientos que rodearon este proceso de instrucción judicial, tratando de dar la relevancia social y mediática que se merecía.

Se mantuvo una intensa y recíproca colaboración y ayuda. Mientras nosotros preparábamos y presentábamos las denuncias, demandas, escritos, etc., este abogado nos facilitaba información del proceso. Y desde la Sección Sindical se le asesoraba en cualquier aspecto técnico: preparándole preguntas para los comparecientes, alertándole sobre los movimientos y estrategias de la empresa, con explicaciones pormenorizadas de los asuntos internos de Metro de Madrid, etc.

IX. 1. 3. El accidente, una prioridad máxima

Así se acordó en la Asamblea General de Afiliados de la Sección Sindical de Solidaridad Obrera del 20/4/2006.

Puede que el hecho que uno de los dos fallecidos fuera un muy estimado compañero del Sindicato, nos afectó más profundamente. Y nos alentó en nuestra labor la entereza de Margarita.

En esta ocasión, más que en otras anteriores, estábamos mucho más sensibilizados con las consecuencias de los accidentes laborales mortales y sus efectos sobre el entorno familiar y los trabajadores en

general. Y era ya el momento de dar la importancia que todo accidente mortal tiene y que antes no habíamos sabido o podido imprimir.

También ahora estábamos más preparados y experimentados para poder abordar un asunto de esta trascendencia.

Esta vez, a diferencias de las anteriores, la respuesta inicial de los trabajadores fue más contundente y de repulsa hacia lo ocurrido. Pues creemos que quien permanece al margen adopta una postura de frialdad que no interesa, que incomoda a la clase trabajadora; pues es preciso que cada uno intervenga en la Historia para juzgarla según su forma de pensar.

No queremos olvidar. Cuando nos empeñamos en algo hacemos todo lo posible para alcanzarlo; sin escatimar esfuerzos.

IX. 1. 4. Un equipo especializado

El grupo o equipo especializado que se formó representa a los afiliados de Solidaridad Obrera. Se creó de manera automática un conjunto reducido y compatible de compañeros voluntarios, de gran creatividad, con una perspectiva global de los temas y con las habilidades precisas para la resolución de las tareas. Este grupo ha sabido combinar experiencia, imaginación y razón, que complementaba sus aptitudes y habilidades, sin egocentrismos ni rigideces, ha permanecido prácticamente inalterado estos años. Y han desarrollado un trabajo muy intuitivo, creador, analítico, integrador, sin miedos ni complejos a la hora de enfrentarse a la Dirección de Metro de Madrid y de otros dirigentes políticos. Defendiendo lo que se consideraba, incluso aunque hacerlo así pudiera costar caro, con independencia, con confianza en sí mismo.

Un grupo de destacados compañeros autodisciplinados, de incuestionable valía y reconocida reputación (incluso por quienes se enfrentaban a ellos), personas de “acción” y pensadores. Y han sabido, con el apoyo de la Sección Sindical, generar las destrezas y recursos para tratar de alcanzar los objetivos pretendidos por la Sección. Este equipo ha coordinado sobre todo lo relacionado por el accidente, integrando esa actividad de prioridad máxima dentro del conjunto de actividades de la Sección. Y así toda la Sección se ha sentido totalmente responsabilizada de aplicar las decisiones.

Han practicado una actitud positiva, reflexiva, con una dedicación seria a esta tarea y una activa resolución de problemas, sin huir de los problemas e inconvenientes que se producían.

Pues la finalidad es la unidad (reconocer que la decisión tomada es correcta para el conjunto) aunque haya distintas opiniones; no se pretende la unanimidad (que todos tengan la misma opinión). Porque la creatividad, no la improvisación, con ideas novedosas es un tipo particular de conducta innovadora, inconformista, frente a quienes ven las cosas tal y como otros las ven y dejan las cosas tal como otros las dejaron. Sin coraje la creatividad es imposible

La Sección Sindical ha asumido la responsabilidad de los resultados, tomando la iniciativa, sin ser dirigida por los acontecimientos, sin lamentarse de lo que se podría haber hecho o propuesto. Autogestionándose, fijando objetivos, elaborando planes para conseguirlos y cumpliéndolos a continuación, con perseverancia y dedicación, sin abandonar. Ha sabido dirigirse a sí misma, trabajando con diligencia pero sólo después de considerar cuidadosamente a donde se dirigía

La creación de un pequeño grupo, en vez de dotar a un delegado sindical (ejemplo el Delegado de Prevención) de más recursos o tratar de formar a todos los delegados sindicales en todas las tareas que implicaría este accidente, fue la opción más idónea, más realista; y que el tiempo ha demostrado como la más eficiente.

IX. 1. 5. Trabajo y autodisciplina

Los objetivos que nos propusimos nos han impuesto muchas tareas y han supuesto muchas complicaciones, pero con constancia los hemos conseguido superar, dedicando casi diariamente, con disciplina, un tiempo a ellos. Programando actividades, en fechas sucesivas especificadas. No ha sido sencillo pues, a veces, se han producido disparidades entre la programación teórica y la actuación efectiva. Se ha procurado trabajar con eficiencia, no con desenfreno, teniendo claro qué hacer, convencidos de su necesidad.

Se ha revisado periódicamente la actividad realizada para analizar los progresos, los fallos, las carencias, etc.; examinando con flexibilidad

y firmeza a la vez, los planes y los objetivos para adaptarlos a las situaciones cambiantes. Porque la flexibilidad es la capacidad de seguir haciendo algo a pesar de los retrasos, disgustos, riesgos, distracciones y otras cargas de este tipo.

El primer paso fue tratar de investigar todos los pormenores del suceso para, así, poder avanzar ideas nuevas que solucionasen las carencias y deficiencias de seguridad en el trabajo. Con el análisis y estudio de la legislación vigente que estaba relacionada con el trágico suceso.

Para definir los problemas hemos seguido unos pasos que como método de trabajo aplicamos en el día a día: recoger datos de las fuentes (leyes, normativas, experiencias, etc.), analizar posibles soluciones, realizar un proyecto (propuesta), debate, aceptación general y compromiso para ponerlo en marcha.

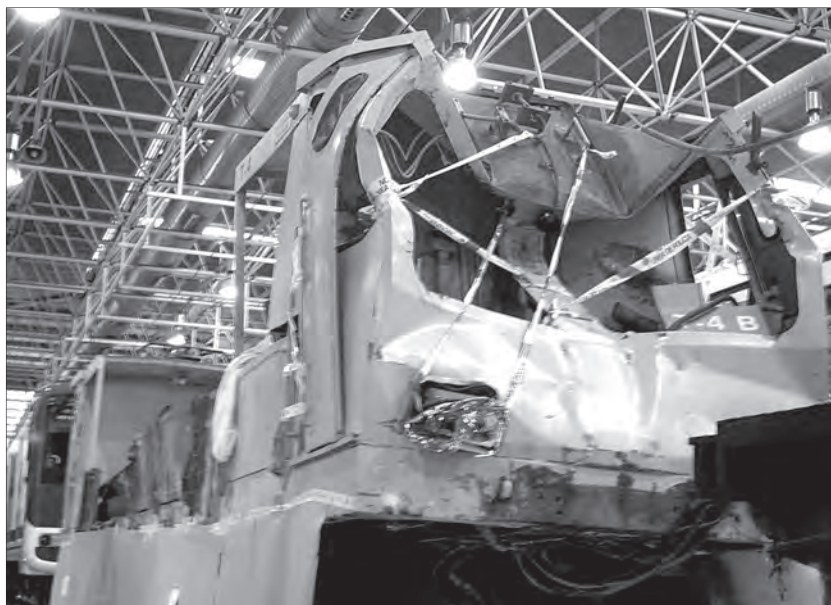
Buscamos en todo momento (en la mayoría de las ocasiones sin conseguirlo) que las propuestas y acciones (denuncias, demandas, etc.) fueran conjuntas de todos los Sindicatos y/o Delegados de Prevención; para impulsarlas con la mayor fuerza posible. Era difícil mantener una alianza duradera por la falta generalizada en ellos de aptitud (conocimientos) y de actitud (investigadora, crítica) ante el accidente y las normas de seguridad. Lo mostraron, sin dejar duda alguna, durante el proceso de negociación del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006* y desde entonces. En muchas ocasiones y en algunos de estos sindicatos (SCMM, UGT y CC.OO.), prevalecieron sus intereses sindicales y electorales antes que alcanzar el bien común para los trabajadores.



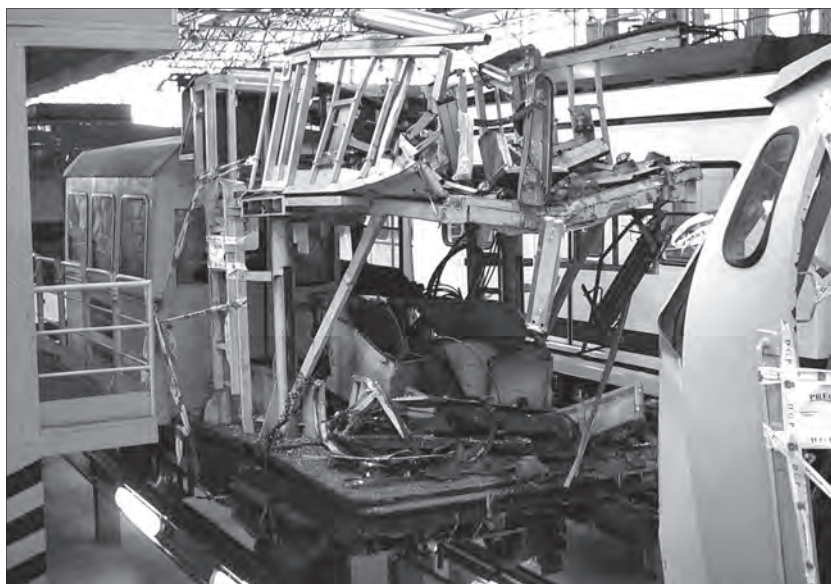
Entrada de la estación de Puerta del Ángel



Enfrente, vía donde estaba situada la dresina DT 2



Aspecto de la cabina del T 4 tras el choque



Parte trasera de la Dresina DT 2 donde impactó el T 4

IX. 2. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

La metodología de investigación tuvo ciertas carencias. Por ejemplo, no se pudo entrevistar a responsables de la empresa, ni a testigos judiciales, ni a peritos de la empresa, porque no estaban “disponibles” para quienes no creíamos en su inocencia, sino que más bien apuntábamos su responsabilidad.

Desde Solidaridad Obrera hemos adaptado, a la situación peculiar del Metro de Madrid el protocolo de investigación utilizado anteriormente por otros estamentos como el Instituto Navarro de Salud Laboral y la Universidad de Salamanca.

La investigación de accidentes desde el punto de vista de la prevención, se define como: **“La técnica utilizada para el análisis en profundidad de un accidente laboral ocurrido, a fin de conocer el desarrollo de los acontecimientos, determinar el porqué de lo sucedido e implantar las medidas correctoras para eliminar las causas y evitar la repetición del mismo accidente o similares”.**

IX. 2. 1. Por qué investigar

Había que encontrar las explicaciones del porqué del accidente. Los objetivos fundamentales de toda investigación son: mostrar que los accidentes no son motivo de la casualidad sino que tienen causas concretas, que en este caso fueron múltiples, de distinta tipología e interrelacionadas. Un accidente laboral es una fatalidad que suele ser el resultado de un encadenamiento de factores múltiples.

Teníamos que descubrir las causas del accidente con una doble finalidad: para que el accidente no se volviera a producir y para ser conscientes de que esas mismas causas pueden ser origen de otros accidentes. Y debíamos conocerlas lo antes posible para establecer con prontitud las medidas preventivas necesarias que evitasen la repetición de accidentes como este y neutralizar el riesgo desde su origen, evitando asumir sus consecuencias como inevitables. Era, y siempre será, necesario profundizar en el análisis de las causas del accidente, a fin de obtener de la investigación la mejor y mayor información posible, valiosa para evitar accidentes posteriores.

La investigación nos posibilitará identificar situaciones de riesgo desconocidas o infravaloradas hasta ese momento, deficiencias en los planes de prevención y en la organización de los trabajos, e implantar medidas correctoras para su control. Pero para que fuese fructífera era necesario tener presentes una serie de normas y una metodología.

Había en toda la empresa un gran efecto psicológico, no sólo por las consecuencias sino por las repercusiones legales. Además, la investigación de las causas de los accidentes de trabajo promueve la cultura de prevención y esto es una meta que siempre pretendemos fomentar.

Pero las conclusiones son bastante decepcionantes: por la empresa se siguen manteniendo casi todos los riesgos y continua atribuyendo el accidente a un hecho que sucedió sin esperarlo (sin que se hubiera contemplado esa posibilidad) y casualmente.

IX. 2. 2. Metodología de investigación

Ha sido un proceso de investigación continua, que iniciamos lo antes posible (se comenzó desde el mismo instante en que se tuvo conocimiento del accidente), recogiendo información de primera mano.

En toda investigación debemos encontrar las verdaderas causas que originaron el accidente. Por esto la investigación ha de ser objetiva, con una información que sea del todo real, obviando las valoraciones y juicios personales. Tenemos que conocer la información relacionada con el entorno del trabajo, con la máquina causante y con las personas implicadas.

Desde Solidaridad Obrera sólo aceptamos hechos probados, aunque es cierto que tuvimos algún error inicial (ej. respecto al peso de carga de las vigas en el T4, creímos que sobrepasaba en una tonelada el peso máximo autorizado), evitando hacer juicios de valor, tomando e integrando los datos de distintas personas que pudieron aportar su conocimiento de los hechos (a los trabajadores que esa noche se encontraban de guardia, trabajando). Para reconstruir qué circunstancias se dieron en el momento inmediatamente anterior al accidente y que posibilitaron que se produjera.

No era posible físicamente, pero sí que se hizo una reconstrucción teórica y virtual; preocupándonos tanto por las condiciones materiales de trabajo (tarjetas de averías del T4, estado de las instalaciones, etc.), como las organizativas (métodos y procedimientos de trabajo, etc.) y la actuación de los trabajadores implicados (cualificación profesional, formación, etc.).

Una vez conseguida la máxima información se valoró globalmente para comprender el desarrollo del accidente, lo que sucedió. A continuación, se trataba de determinar las causas, los hechos, circunstancias y agentes presentes realmente en el accidente y no los que se supone podían haber existido. Aceptando como causas los motivos demostrados y no las meras suposiciones. Diferenciando entre causas técnicas y humanas.

Hemos pretendido ser investigadores analíticos, que descomponen un problema para descubrir los elementos que lo integran y luego razonar hasta dar con la respuesta.

IX. 2. 3. El equipo de investigación

A la hora de hacer el análisis de un accidente, deberíamos partir de que pocas veces son originados por una sola causa. La multiplicidad de causas concatenadas en el tiempo nos debe advertir de la necesidad de tener una visión pluricausal del accidente. Por ello, la investigación debe ser multidisciplinar y con la colaboración de todas aquellas personas que puedan orientar y ayudar en la identificación de todas las causas que hayan intervenido en el accidente. La idea de la investigación de un accidente no es otra que la de aprender de los errores cometidos y, en la medida de lo posible, difundir ese conocimiento adquirido.

Entrevistas. Se mantuvieron entrevistas con trabajadores de mantenimiento de Trenes, conductores de este tipo de trenes (clásicos, antiguos), mandos intermedios conocedores de este tipo de material móvil. El objetivo: conocer más detalladamente el estado actual de este tipo de trenes, su funcionamiento, sus planes de revisión, sus problemas y averías, etc.

También entrevistamos a trabajadores de las Secciones de la empresa Metro de Madrid más directamente implicadas en los trabajos en la plataforma de vía (como Señales, Línea Aérea, Vía, Comunicaciones,

Alumbrado, etc.), para que conjuntamente debatiésemos e ideásemos las medidas de seguridad que evitasen estos accidentes y mejorasen las condiciones de seguridad en el trabajo.

No entrevistamos al conductor del T4, por precaución, porque los primeros días estuvo bajo el impacto emocional de lo ocurrido y, después, sería imputado por el Juez por las muertes de los dos compañeros y por las heridas a un tercero. De los dos supervivientes del accidente no obtuvimos información alguna; uno de ellos no quiso ser entrevistado, por motivos personales, cuestión que respetamos pero no compartimos. El otro, herido leve, había declarado que no recordaba nada del momento del accidente; por lo que no tenía sentido alguno preguntarle sobre el suceso¹.

A los responsables de la empresa que intervinieron posteriormente al accidente tampoco se les entrevistó pues con su comportamiento en el Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud del 20/4/2006² demostraron que no ofrecerían información alguna y que no asumirían ninguna responsabilidad de lo ocurrido.

El equipo de investigación de Solidaridad Obrera ha estado compuesto sólo por trabajadores especialistas en Sistemas de Señales, tipos de trenes, mantenimiento de trenes, etc. Se ha conseguido implicar a los propios trabajadores, destinatarios de las acciones y medidas de seguridad, en la investigación y en la evaluación. Pero no se ha podido conseguir lo mismo de la empresa.

Se crearon grupos específicos para materias concretas; ejemplo: compañeros de la sección de Señales diseñaron el sistema de Alarmas (contemplado en el Apartado 6º del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*) y acudieron personalmente a defenderlo en reuniones ante la dirección de la empresa, rebatiendo las excusas e inconvenientes que planteaba la empresa.

1. El testimonio que tuvieron que presentar en el juicio, estos dos trabajadores, fue suficiente para conocer los detalles que necesitábamos conocer sobre el accidente.

2. Véase Capítulo VII: EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD. Subcapítulo VII. 3. 1. PLENOS EXTRAORDINARIOS. Apartado VII. 3. 1. A. Pleno del 20 de marzo de 2006.



Moderna Dresina Torre Nº 304



Moderna Dresina Torre Nº 11

Toda investigación¹ debe concluir con una propuesta de acción correctora preventiva que signifique la eliminación, reducción o control de las causas que provocaron el accidente, con la voluntad que consigamos la no repetición del mismo. En nuestro caso, elaboramos unas propuestas de medidas de seguridad, que posteriormente serían apoyadas por el resto de fuerzas sindicales y que se convirtieron en la base del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*.

IX. 2. 4. REFERENTE A LAS CAUSAS DEL ACCIDENTE

Hicimos una selección de causas. Las ordenamos con el fin de adoptar un orden de prioridades en el establecimiento de las medidas correctoras a tomar para evitar la aparición en el futuro de accidentes semejantes. El análisis de las causas nos llevó a realizar una clasificación en causas Principales y Secundarias.

Denominamos Principales a las que tuvieron, a nuestro juicio, una participación decisiva en el accidente y Secundarias a las que su participación no fue decisiva. Considerando a las causas principales como aquellas sobre las que se puede actuar para su eliminación y cuya eliminación particular evitaría el accidente o un porcentaje elevado de los casos.

La mayoría de estas causas coinciden con las detectadas por el Inspector de Trabajo, los Peritos Judiciales o el Técnico de Prevención de la Comunidad. Otras, sin embargo, son producto original de nuestra propia investigación.

IX. 2. 4. A. Causas Principales

Relativas a instalaciones y máquinas.

Sistemas de mando (de los diferentes sistemas de freno del T4)

1. La Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Artículo 16. Plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de los riesgos y planificación de la actividad preventiva.

“- 3. Cuando se haya producido un daño para la salud de los trabajadores o cuando, con ocasión de la salud prevista en el artículo 22, aparezcan indicios de que las medidas de prevención resultan insuficientes, el empresario llevará a cabo una investigación al respecto, a fin de detectar las causas de estos hechos.”

inseguros, vehículo auxiliar T4 antiguo (sin mecanismos modernos de sistema de frenado) y con numerosas averías recientes en sistemas de frenos. En definitiva, un equipo de trabajo en mal estado. El Puesto de Mando no tiene un sistema fiable de control del tráfico de trenes, pues el sistema informático no disponía de un básico y elemental dispositivo para avisar que un tren se desplazaba a contravía, no había un sistema que detectase si un tren iniciaba la marcha sin intervención, carecía de protocolo de actuación para estos casos (como el desvío a otra vía o provocar su descarrilamiento).

Relativas a la organización del trabajo.

No está prevista la inmovilización de los vehículos estacionados por medio de calces a las ruedas (este procedimiento si que se emplea en RENFE). No existe un sistema de protección de las zonas de trabajo (con diagonales invertidas o calces descarriladores) que impidan la invasión de la zona. No existe un sistema de alarmas que advierta a los trabajadores que se encuentran en la plataforma de vía, para que la abandonen, en caso de peligro. El Puesto de Mando no tiene un sistema que garantice la supervisión constante de las pantallas de control de la circulación¹.

Relativas a la organización de la prevención.

Fallos o inexistencia en la detección, evaluación y gestión de los riesgos que podían derivarse del “escape” de un vehículo auxiliar o tren.

Carencia de un sistema de comunicación de los trabajadores de la contrata (que estaban realizando trabajos en el túnel) con el Puesto de Mando.

Falta de coordinación entre la contrata que realizaba los trabajos en el túnel de Moncloa 6 y Metro de Madrid. Inexistencia de un protocolo

1. Resulta un agravio las declaraciones que realiza el Jefe de la Unidad del Puesto Central y Desarrollo Técnico, Sr. Lino Calo Balaguer, en el periódico gratuito Metro, el 6 de octubre de 2008, al afirmar que en el Puesto Central de Mando del Metro, en Alto del Arenal, nadie quita ojo a las pantallas, y hay decenas. “Aquí no se descansa, siempre hay que estar en guardia”.

de actuación¹ para comunicar rápidamente incidencias graves al Puesto de Mando.

IX. 2. 4. B. Causas Secundarias

Relativas a la organización del trabajo.

Falta de formación del conductor del T4 (en la conducción e inmovilización del vehículo). Carencia de un sistema de relevos para que en todo momento el vehículo estacionado esté controlado por un trabajador de Metro. Desconocimiento por los trabajadores de los riesgos y de las medidas de prevención aplicables.

Relativas al ambiente y lugar de trabajo.

Ruido excesivo en la zona donde estacionó el T4.

Relativas a máquinas.

Inexistencia del Manual de Instrucciones en el T4.

IX. 2. 5. APLICACIÓN DE MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN DE UN ACCIDENTE LABORAL

Entre los principales métodos para investigar los accidentes laborales están el método de la causa principal y el método del árbol de las causas. Realizamos la investigación por ambos métodos.

IX. 2. 5. A. Aplicación del método de la causa principal

La causa principal es aquella que una vez suprimida se hubiera evitado el accidente. La metodología aplicada consistió en: la enumeración de las causas, su agrupación en causas humanas y causas técnicas y la selección de las causas principales. En el caso que nos ocupa entendemos que sólo existen causas técnicas.

Y la conclusión a la que llegamos fue que una de las causas engloba

1. Si el preceptivo Plan de Prevención (coordinado entre Metro y la contrata) hubiese contemplado la actuación ante una emergencia, el sencillo protocolo de comunicación con el Puesto de Mando de esta incidencia a través de los teléfonos situados en los piñones de los andenes de la estación (que comunican directamente con el Puesto de Mando), hubiese podido evitar la muerte de los trabajadores; ya que habría habido tiempo suficiente para reaccionar y advertir a los trabajadores de Puerta del Ángel para que se pusiesen a salvo.

a todas las demás: la falta de un procedimiento de trabajo, completo y específico, para tareas como las que se estaban desarrollando esa madrugada, que contemplase de manera global todo el entorno de las actividades. Un procedimiento que debería englobar un equipamiento adecuado (tanto del T4 como del Puesto de Mando), la formación (en procedimientos de actuación para casos de “escape” involuntarios de vehículos, etc.), la supervisión permanente de las tareas, etc.

IX. 2. 5. B. Aplicación del método del árbol de las causas

Según el método analítico (objetivo y técnico) del árbol de las causas se va a investigar considerándolo como complejo (ya que tiene su origen en varios elementos que, aun siendo comunes a otros accidentes, no están ordenados en la misma forma). Nuestro planteamiento ha sido actuar sobre el mayor número posible de causas, para descubrir qué hubiera hecho falta para que cada uno de esos hechos no se hubiera producido. Es una metodología de investigación sumamente válida para profundizar en el análisis causal de los accidentes, que persigue evidenciar las relaciones entre los hechos que han contribuido a la producción del accidente.

La metodología estaba determinada por la detección del hecho “último” y las preguntas a partir de ese hecho “último”. Todos los hechos se interrogan como este hecho “último”. El árbol debe continuar hasta que se identifican las causas primarias o que no necesitan de una situación anterior para ser explicadas, o hasta que por una toma de datos incompleta o incorrecta se desconocen los antecedentes que propiciaron la situación.

IX. 2. 5. C. Desarrollo de la investigación según “el árbol de causas”.

1. Detección del hecho último: Dos trabajadores mueren y otro más resulta herido.

¿Qué ha sido necesario que pasara inmediatamente antes del hecho para que éste se produjera?: Dos trabajadores sufren politraumatismos y mueren y otro sufre contusiones.

El hecho anterior ¿es suficiente para explicar el hecho sobre el que nos preguntamos?: Los tres trabajadores se encontraban en la dresina (DT2).

El hecho anterior ¿tiene otras consecuencias?: Sí, el dolor de las familias y una gran repercusión social.

¿Hay otros hechos que tengan algo que ver con el hecho sobre el que nos preguntamos y cuyo conocimiento permite acotar el entorno en el que el accidente se ha producido?: Los tres trabajadores eran compañeros de trabajo.

2. *Detección del hecho último:* Dos trabajadores sufren politraumatismos y mueren y otro sufre contusiones.

¿Qué ha sido necesario que pasara inmediatamente antes del hecho para que éste se produjera?: Un vehículo auxiliar (el T4) impacta con la dresina.

El hecho anterior ¿es suficiente para explicar el hecho sobre el que nos preguntamos?: La zona donde se encontraban los tres trabajadores no estaba debidamente protegida.

El hecho anterior ¿tiene otras consecuencias?: Sí, daños importantes al T4, a la DT2, a las instalaciones; y suspensión del servicio a los usuarios de un tramo de la Línea 6 durante varias horas.

¿Hay otros hechos que tengan algo que ver con el hecho sobre el que nos preguntamos y cuyo conocimiento permite acotar el entorno en el que el accidente se ha producido?: No existe un protocolo de actuación para proteger las zonas, de trabajo en la plataforma de vía, de invasiones de vehículos.

3. *Detección del hecho último:* Un vehículo auxiliar (el T4) impacta con la dresina.

¿Qué ha sido necesario que pasara inmediatamente antes del hecho para que éste se produjera?: El T4 ha recorrido el trayecto, entre las estaciones de Moncloa 6 y Puerta del Ángel, hasta la DT2 sin conductor ni control.

El hecho anterior ¿es suficiente para explicar el hecho sobre el que

nos preguntamos?: No se ha detectado¹ en el Puesto de Mando (que controla la circulación de trenes) esta marcha involuntaria del T4.

El hecho anterior ¿tiene otras consecuencias?: Si, los trabajadores de la contrata que se encontraban junto al T4 intentan frenarle sin éxito.

¿Hay otros hechos que tengan algo que ver con el hecho sobre el que nos preguntamos y cuyo conocimiento permite acotar el entorno en el que el accidente se ha producido?: Por la falta de un protocolo de actuación y de organización, el conductor deja el T4 estacionado (para efectuar el descanso reglamentario) lo que dificulta una buena organización de la situación de emergencia. Los trabajadores de la contrata no pudieron comunicar la incidencia al Puesto de Mando por carecer de un sistema de comunicación portátil por radioteléfono y por no existir un protocolo de actuación para estos casos.

4. Detección del hecho último: El T4 ha recorrido el trayecto, entre las estaciones de Moncloa 6 y Puerta del Ángel, hasta la DT2 sin conductor ni control.

¿Qué ha sido necesario que pasara inmediatamente antes del hecho para que éste se produjera?: No han actuado los sistemas de frenos del T4.

El hecho anterior ¿es suficiente para explicar el hecho sobre el que nos preguntamos?: El T4 es un vehículo de mucha antigüedad, sin modernos avances tecnológicos en la conducción y en el frenado; y con un porcentaje exageradamente elevado de avisos de averías respecto a otros tipos de tren.

El hecho anterior ¿tiene otras consecuencias?: Si, los trabajadores de la contrata marchan a buscar al conductor del T4 y corren tras el T4.

¿Hay otros hechos que tengan algo que ver con el hecho sobre el que

1. Tras el juicio descubrimos que dos vigilantes de seguridad en el andén de la estación de Príncipe Pío vieron al T4 atravesarla. Y avisaron al Puesto de Mando advirtiéndole de lo sorprendente que acababan de ver. Pero el Puesto de Mando no realizó acción alguna para evitar el accidente o para avisar a los trabajadores de la inminencia del accidente para que se pusieran a salvo.

nos preguntamos y cuyo conocimiento permite acotar el entorno en el que el accidente se ha producido?: No se ha avisado a los trabajadores de Puerta del Ángel para que se pusieran a salvo.

5. *Detección del hecho último:* No han actuado los sistemas de frenos del T4.

¿Qué ha sido necesario que pasara inmediatamente antes del hecho para que éste se produjera?: Han fallado en su cometido los sistemas de freno del T4

El hecho anterior ¿es suficiente para explicar el hecho sobre el que nos preguntamos?: El T4 había sufrido recientemente varias averías importantes en el sistema de frenos.

El hecho anterior ¿tiene otras consecuencias?: No

¿Hay otros hechos que tengan algo que ver con el hecho sobre el que nos preguntamos y cuyo conocimiento permite acotar el entorno en el que el accidente se ha producido?: No había un protocolo de actuación para inmovilizar totalmente los vehículos estacionados (como el T4), aplicándoles calces a las ruedas como por ejemplo se realiza en RENFE.

6. *Detección del hecho último:* Han fallado en su cometido los sistemas de freno del T4.

¿Qué ha sido necesario que pasara inmediatamente antes del hecho para que éste se produjera?: El tren no cumplía con los requisitos establecidos en la Ley.

El hecho anterior ¿es suficiente para explicar el hecho sobre el que nos preguntamos?: No hay un sistema de alarmas que avisase al Puesto de Mando de la marcha involuntaria de un tren o del rebase de señales en rojo a contravía (como ocurrió en este caso).

El hecho anterior ¿tiene otras consecuencias?: Sí, en el Puesto de Mando tuvieron noticia del accidente cuando avisaron desde la estación de puerta del Ángel.

¿Hay otros hechos que tengan algo que ver con el hecho sobre el que nos preguntamos y cuyo conocimiento permite acotar el entorno

en el que el accidente se ha producido?: No se había previsto (en los Planes de Prevención de Riesgos Laborales) el riesgo para la seguridad de los trabajadores que tendría la marcha involuntaria de un tren. No había un protocolo de actuación para controlar un vehículo en marcha involuntaria, desviándolo o haciéndolo descarrilar.

Tras la realización de este árbol de las causas detectamos que los últimos hechos concurrentes que provocaron el accidente fueron: La falta de un procedimiento para inmovilizar totalmente los vehículos; la carencia de un Plan de Prevención que contemplase la posibilidad y el riesgo de la marcha involuntaria y sin control de un vehículo; y la inexistencia de protocolos de actuación para estos sucesos.

La inexistencia de un protocolo de actuación¹ se repite con frecuencia. Con respecto a estas causas sí que se podría haber hecho algo para evitar el accidente.

1. Los protocolos de actuación imponen unas conductas y medidas de estricto cumplimiento, porque originariamente (por la experiencia acumulada y las consecuencias sufridas) se entendieron como esenciales. El paso del tiempo hace que nos olvidemos del porqué de las cosas y si no hay una norma escrita posiblemente se repetirían los errores y los riesgos. Cumplirlos es, por ello, una cuestión vital para no cometer fallos, para no causar perjuicios. Es, por tanto, algo bueno y deseable para todos: empresa, trabajadores y terceros (ciudadanos, usuarios, etc.); y es la manera que tiene el trabajador de cumplir responsablemente su cometido. Todos confiamos en que, cuando se refiere a nuestra seguridad (sanitaria, alimentaria, de circulación, etc.), existan y se cumplan protocolos que la garanticen. En esta sencilla obviedad se sustenta la confianza. De no ser así el miedo nos impediría realizar gran parte de nuestras actividades más comunes. Por ejemplo; cuando viajamos en un avión no sólo confiamos en la mecánica y en la profesionalidad del piloto, sino también en que sigue los protocolos de seguridad. Por ello, cuando sucede un accidente, todos nos preguntamos ¿cómo ha sido posible?; ya que la inquietud nos invade y se tambalean nuestras convicciones en que todo está establecido y previsto.



Otras Dresinas modernas



Vehículo Auxiliar serie 500, V R 8

IX. 3. DETERMINACIÓN DE OBJETIVOS

IX. 3. 1. Objetivos y propósitos

Aunque el objetivo para Solidaridad Obrera (y debería ser, también, para la propia empresa) es “cero accidentes”, no deja de ser un objetivo utópico. Ya que a pesar de las diversas y diferentes acciones preventivas que propongamos que se incorporen en el entorno, proceso y método de trabajo, ocasionalmente y por hechos concatenados o que no hemos podido tener presentes (por falta de recursos, conocimientos, por incumplimiento de la normativa, etc.) en la acción preventiva primaria, se deriva alguna lesión o enfermedad para el trabajador.

En esta investigación, algunos de los objetivos estaban claramente definidos desde el mismo día del accidente. Otros se han ido añadiendo y/o modificando. Los objetivos generales a alcanzar se fueron concretando con el paso del tiempo y tras analizar cómo se producían los acontecimientos. Objetivos que hemos pretendido clarificar, que no fuesen vagos ni abstractos, pues no se trataba de “contentar” a todos, sino de responder a las necesidades.

Clasificamos los objetivos por orden de importancia, dedicándoles a los prioritarios o especiales (según nuestra escala de valores) el tiempo y la atención que convenían, antes de pasar a ocuparnos de otros temas. Sin importar los costes y desventajas sindicales (incluso personales para los propios delegados sindicales) que acarrearía su consecución; considerando cuidadosamente por qué se hacían.

Han sido objetivos difíciles, ambiciosos, que nos han producido satisfacción, que han requerido un esfuerzo especial, que se corresponden con el aspecto más esencial de la Sección Sindical desde el 10/4/2006. Y se ha producido cierta frustración al comprobar que no se han podido alcanzar algunos objetivos importantes por los que se ha trabajado mucho durante largo tiempo.

Han sido objetivos que nos han permitido desarrollarnos intelectualmente mientras trabajábamos para alcanzarlos, empleando el tiempo y la energía con agrado, satisfechos por ser útiles para los demás, por el mismo entusiasmo que implicaba hacerlos (idear nuevas

medidas, enfrentarse a la empresa, etc.). Pues hemos de ser en las acciones tan firmes y decididos como se pueda, no seguir posiciones dudosas para no ir extraviados, vacilantes o errantes.

IX. 3. 2. Objetivos Principales

A continuación exponemos los principales objetivos que nos hemos marcado:

Prestar toda la ayuda y colaboración posible a los familiares de Juan José Cañedo y al abogado que defiende los intereses de ellos.

Mejora de la calidad del trabajo a través del desarrollo de unas medidas y pautas de seguridad que la posibiliten, realizando propuestas y medidas preventivas de seguridad.

Detectar precozmente situaciones de riesgo para poder intervenir previamente y así prevenir los riesgos en el futuro y poder evitar consecuencias negativas para los trabajadores.

Sensibilizar a los trabajadores de la importancia para la integridad física y la propia vida que tiene el cumplimiento de las medidas preventivas y el establecimiento de protocolos de seguridad en los trabajos. Tratando de modificar la percepción y las actitudes de los trabajadores ante las situaciones y condiciones de trabajo con riesgos por inseguridad.

Divulgar ante los trabajadores, y los ciudadanos, todas las cuestiones relevantes relacionadas con este accidente mortal.

Puesta en marcha (a través de la página web de Solidaridad Obrera) de un fondo documental, a disposición de todos los trabajadores, especializado en medidas de seguridad para trabajos en la plataforma de vía, que contiene: propuestas, denuncias ante la Inspección y sus resoluciones, demandas ante el Juzgado, etc.

Coordinarnos con la empresa en la elaboración, el cumplimiento y el seguimiento de las medidas de seguridad.

IX. 4. PLANIFICACIÓN DE LA ACCIÓN

IX. 4. 1. Perseguimos, con planificación, los objetivos marcados

Las acciones y fórmulas que desde Solidaridad Obrera se han empleado para alcanzar estos objetivos se explican en el Capítulo X "LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA".

Fue precisa una planificación pues eran muchos los objetivos a alcanzar. Programar las actividades ha sido esencial. Era imprescindible introducir organización y racionalidad en las actividades para lograr los objetivos: si el esfuerzo no se planea bien resulta insostenible.

Y teníamos presente que surgirían obstáculos y circunstancias (ejemplo: sentencias judiciales y resoluciones de la Inspección de Trabajo desfavorables, o resoluciones incumplidas por la empresa, etc.) que sería preciso superar y que alterarían esa planificación.

La planificación no impidió la flexibilidad ni la espontaneidad, pues se ha revisado cuando han surgido imprevistos que lo han hecho necesario.

Al inicio, la planificación, como exposición detallada de las medidas a tomar, no fue tan precisa. Aunque se concebían acciones a varias semanas y meses vista, entendimos que era vital coordinar las actividades con una visión global de todo lo que rodeaba el accidente. Así se fueron estableciendo pequeños objetivos a realizar en diversas etapas (demandas, denuncias, etc.) y otros objetivos que se efectuaban periódicamente (avisos a los trabajadores, artículos para el periódico *Contramarcha*¹, etc.). Objetivos realistas, para ser realizados en un tiempo razonable.

Incluyendo en el Dietario las actividades a realizar en la Sección

1. Periódico Sindical editado por la Sección Sindical. Enviada a más de 300 organizaciones de España (y algunas del extranjero) y a nuestros afiliados; y también, en un número superior a 1.800 ejemplares, es distribuido gratuitamente por los diferentes centros y puestos de trabajo del Metro de Madrid. Véase un breve resumen del contenido de los últimos ejemplares en el Capítulo X: LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA. Apartado X. 5. 2. PERIÓDICO SINDICAL "CONTRAMARCHA":

Sindical las acciones para conseguir los objetivos; ya que el modelo organizativo que desde hace años existe en la Sección posibilita el debate, todos los días, y a primera hora (8'00h.), y abierto a todos los afiliados. Un listado ambicioso de tareas a realizar, ordenadas y encadenadas, con una programación del trabajo de días futuros, con un seguimiento de la realización y finalización de cada tarea, con recordatorios en fechas previas a las fechas límite de algunas acciones. Se convirtió en imperiosa la necesidad de precisar la asignación de tareas específicas, para actuar conforme a las decisiones tomadas en las Asambleas de Afiliados y esas Reuniones matutinas de delegados sindicales y afiliados, pensando en satisfacer los intereses generales de los trabajadores.

Seguir con esta planificación apremiaba a la Organización para que se realizasen las actividades, reducía en algún momento (o fechas) el estrés para poder finalizar esas tareas dada la limitación de los recursos.

La capacidad de hacer frente a los problemas a medida que van surgiendo deja de ser positiva si no se aprecia la necesidad de prever y evitar los problemas del futuro, para evitar sorpresas desagradables. Los temas son cada vez más complejos y se admiten, por ello, cada vez menos soluciones improvisadas.

La planificación nos ha ayudado a resolver la complejidad pero ha acarreado problemas organizativos dentro de la Sección, donde los conceptos de “anarquía” y “voluntariedad” están muy arraigados; y, a veces, algunos los han confundido con individualismo y/o negación de supervisión.

En un entorno complejo, como es el de la actividad diaria de una Sección Sindical, el conflicto situacional es siempre elevado. Por ello, las organizaciones que pretenden ser eficaces están aprendiendo a aceptar, tolerar e incluso “saborear” elevados niveles de conflictos situacionales. Teniendo en cuenta que si no se tiene una buena organización los conflictos situacionales se convierten en conflictos interpersonales, y esto demuestra las carencias de la organización.

IX. 4. 2. Búsqueda de la eficacia y lucha contra los obstáculos

En ocasiones hemos utilizado una “demora estratégica” (ejemplo,

retraso en la presentación de una Denuncia ante la Inspección de Trabajo o de una Demanda ante el Juzgado) hasta pasada una fecha (reunión con la empresa, etc.), con el fin de conseguir más apoyos y/o un avance que evitase esa acción jurídica o contra la empresa.

Pero este retraso, que se ha considerado más conveniente para alcanzar los objetivos principales, no ha tenido generalmente los efectos pretendidos: sólo en contados momentos se ha logrado aunar posturas sindicales, y en la mayoría de las veces la consecuencia ha sido un aplazamiento en la toma de medidas desde la Sección contra Metro de Madrid.

Hemos buscado la eficacia, pues muchas de las tareas es preciso realizarlas con sumo cuidado, por las implicaciones legales que conllevan. Porque no sólo estaba “en juego” la credibilidad y fiabilidad de las denuncias y/o escritos de la Sección. Lo importante era hacer el trabajo, pero correctamente desde el inicio, para evitar repetir nuevamente las tareas o realizar otras para solventar los errores de las realizadas previamente. La reputación crece según se va haciendo más valiosa, y se cultiva una reputación con el propósito consciente y constante de crear una credibilidad para futuras acciones.

Y se han tenido que realizar tareas “desagradables” (a causa de la reacción que provocan en otros) pero que merecen la pena hacer. Hemos superado esas circunstancias pues no podíamos aplazar las actividades porque personalmente no gustasen; ha primado el interés general que se perseguía.

También hemos tenido que enfrentarnos a personas (fundamentalmente representantes políticos y de otros sindicatos) que presentaban objeciones y/o resistencia ante cualquier idea, y no sólo estamos hablando de representantes de la empresa. Un negativismo a ultranza, incluso a realizar las obligaciones previstas en los acuerdos. Una resistencia que se ha manifestado a través de la irresponsabilidad, de la desidia, de la falta de competencia, de la obstrucción.



Antigua Dresina Nº 15



Vehículo Auxiliar T 1, similar al T 4, cargado de bobinas



Detalle de cabina
de conducción
del T 1



Vehículo Auxiliar bivial

IX. 5. PUESTA EN MARCHA DE LAS ACCIONES Y MEDIDAS

IX. 5. 1. Hemos aprendido

Que no hay que dejar pasar un solo instante para movilizar a los trabajadores y amigos, para informar a los ciudadanos, para analizar lo ocurrido y requerir el esfuerzo de todos en plantear medidas que eviten la repetición de estos sucesos. Hay que apartar momentáneamente el dolor.

Que hay una ganancia potencial muy grande si se emplea al principio más tiempo en averiguar no sólo qué medidas resuelven mejor los problemas de hoy, sino qué medidas serán las mejores para el futuro, ya que las decisiones no coordinadas pueden dar lugar a un mal resultado, desde el punto de vista del conjunto. Esto no siempre es entendido porque muchos sólo buscan el resultado inmediato, a corto plazo, que no tienen visión global ni de futuro.

Que es vital sincronizar los esfuerzos, transformar los problemas en oportunidades, pensando positivamente. Perseverar en las pequeñas acciones meticulosamente, evaluando las alternativas, observando las ventajas e inconvenientes que llevan aparejados. Porque arriesgarse es tener una oportunidad de ganar.

Que organizar y clasificar la información es esencial. Con adaptabilidad, manteniendo la eficacia y modificando el comportamiento en función de los cambios del entorno, de las tareas, de las responsabilidades, de los interlocutores. Porque siempre aparecerán oportunidades que nos obligarán a reajustes permanentes en la planificación.

Que tenemos que mantenernos alerta por si aparecen otros aspectos (problemas, etc.). Pues hay que crear muchas alternativas (respuestas) a cada pregunta y ser conscientes, a la vez, que sólo una (la más idónea) será la que se adopte. Estimulando los esfuerzos de reflexión, sólo así será mayor la probabilidad de descubrir la más apropiada, la que tiene el mayor número de ventajas y el menor de inconvenientes.

Que tener la impresión de hacer un trabajo importante, que es lo más importante, son valores muy motivadores.

Que hay que actuar con tenacidad, aferrándose a cada asunto hasta alcanzar el objetivo. Y que tenemos una gran capacidad de trabajar en situaciones de stress.

Que el hecho de que un grupo (sindicato, etc.) se de cuenta del problema no quiere decir que pueda parar el proceso. Es el grupo, en su conjunto, en su mayoría el que ha de mirar hacia delante y afrontar el problema para impedir que la situación de inseguridad se deteriore aún más.

Que la terquedad es una debilidad muy extendida entre los seres humanos y las empresas, una vez que se ha tomado una decisión les resulta difícil detenerse, apartarse del asunto unos instantes y reconocer los errores y cambiar. Pues no hay nada juicioso en mantener la misma dirección una vez que se ha descubierto el error.

IX. 5. 2. Se dieron muchas oportunidades a la cooperación

Tras el accidente, el 10 de abril de 2006, durante los primeros meses hasta final del año 2006, dimos unas grandes oportunidades a la negociación. Fuimos más flexibles que de costumbre, consentimos que no se cumpliesen estrictamente los plazos marcados en los diversos Apartados del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*, que se aplazaron varios meses. Pero constatamos la escasa, casi nula, voluntad de la empresa para cumplirlos.

Por nuestra parte no hubo obstáculos a la cooperación. De hecho (basta revisar las decenas de propuestas realizadas estos años) lo intentamos sin que hubiese la misma reciprocidad por la empresa, salvo (en parte) en el Apartado referido al Área de Seguridad del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

Pero conviene en todo momento no ser excesivamente optimista (o faltar de realismo) y dar como seguro que la empresa carece de habilidad. Si está en condiciones de poner obstáculos a nuestras decisiones (reivindicaciones, resoluciones de la Inspección de Trabajo favorables, etc.) lo hará. Hay que estar preparado para afrontar cualquier eventualidad: no se trata de inventar problemas imaginarios.

El problema para alcanzar la cooperación es el incentivo de cada

parte para cumplir el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*: ¿qué perspectiva de castigo sería disuasoria?, ¿cómo detectar los incumplimientos del *Acuerdo*?. Por ejemplo, la empresa no respetaba los Apartados¹ 3º y 7º.

Al incumplir el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, la empresa destruyó la poca credibilidad que tenían sus compromisos. Como escribió Thomas Hobbes: “Los lazos de las palabras son demasiados débiles para atar la avaricia de los hombres”.

IX. 5. 3. Respuestas ante el incumplimiento empresarial

Los “castigos”, “penalizaciones” o medidas de presión que se pudieron imponer contra la empresa eran de diferente índole:

Huelgas que fueron un fracaso de seguimiento, por minoritario. En 2007 se convocaron paros por convicción, por dignidad; aunque se intuyera que posiblemente no habría un apoyo significativo a la “sanción” contra la empresa.

Paralización de cualquier acuerdo con la empresa. Para que esta acción tuviese efecto debería efectuarse por la mayoría de la Representación de los Trabajadores. “Cortar la comunicación” tiene éxito como mecanismo de compromiso creíble. Esta hubiese sido la respuesta más contundente, suficiente para que se restituyese el respeto al cumplimiento de los acuerdos alcanzados. Pero no existía voluntad para ejercer esta medida de presión por falta de unidad sindical y por el “apoyo” de algún sindicato (como la UGT) a la empresa (en concreto a la Dirección de Ingeniería, que tenía dos de sus principales directivos imputados por el Juez).

1. Tercero. Para los servicios especiales que impliquen el estacionamiento o inmovilización permanente en la vía, en horario nocturno, de un material tipo clásico en un mismo lugar, tajo o zona de trabajo se asignarán dos conductores.

Séptimo.- La Comisión de Formación revisará la formación profesional que se viene impartiendo a los trabajadores de nuevo ingreso sobre la conducción de vehículos auxiliares, tunelillos de enlace, etc., adoptándose, en su caso, las medidas que procedan. Sin perjuicio de lo anterior, la duración de estas acciones formativas nunca será inferior a 30 horas.

Esta manera tan sencilla hubiese sido suficiente, un castigo severo. Pero no se puede amenazar con un castigo (para que se respete un acuerdo) si no se puede imponer.

En este caso existe una desigualdad de oportunidades, porque los trabajadores, tampoco, pueden emplear el “ojo por ojo”, ya que la empresa tiene la facultad (reconocida por la Ley) para sancionar disciplinariamente el no cumplimiento de un acuerdo suscrito con ella.

Nos encontramos en una situación en la que ni se podía realizar una amenaza apremiante para inducir a la empresa a cumplir el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*; ni se podía realizar una amenaza disuasoria, para impedir que la empresa continuase incumpléndole. Ya que teníamos el problema de cómo hacer creíble la amenaza, pues no contábamos con el respaldo mayoritario (o suficiente) de trabajadores para secundar movilizaciones, o de sindicatos para dejar de acordar con la empresa hasta que cumpliese. Pues ha de ser una amenaza verosímil que lleve a cabo las acciones y que cumpla las amenazas. No disponíamos, por tanto, de una amenaza apropiada como para incitar o convencer a la empresa.

Por ello, tuvimos que recurrir a la vía jurídica. Presentando Demandas ante los Tribunales de lo Social, para que se reconociese el derecho de los trabajadores a que se aplicasen esas medidas pactadas. Puesto que una sentencia judicial es de obligado cumplimiento, es ejecutiva. Este fue el camino que hubimos de emprender para intentar alcanzar el objetivo de que se respetase el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

IX. 5. 4. En el día a día procediendo estratégicamente

El coordinador de actividades de la Sección Sindical priorizaba unas tareas sobre otras, pues no todas son de igual importancia. Abordando las informaciones a medida que iban llegando, sin dejar para más adelante, sin dejar que se amontonasen. Elaborando los planes (estrategias) aptos para alcanzar los objetivos.

Bien es cierto que en ocasiones no se ha sabido predecir correctamente la carga de trabajo y los recursos humanos suficientes para satisfacerla; por una errónea evaluación de la capacidad de algún/os delegado/s o

porque hechos situacionales excepcionales e imprevistos han modificado significativamente el volumen de trabajo a realizar.

Tratando de actuar de manera estratégica, para ser más efectivo, superando al adversario (empresa y algunos sindicatos) a sabiendas de que él/ellos está/n intentando hacer lo mismo con uno. Empleando una “estrategia dominante”, la mejor en determinadas circunstancias y, que en ningún caso es peor que las demás, independientemente de lo que haga el otro.

Las estrategias que hemos seguido en cada momento han sido las que hemos creído más conveniente aplicar. Porque la empresa sí que piensa estratégicamente.

Desde Solidaridad Obrera combinamos acciones diferentes y, de vez en cuando, una acción de sorpresa, para no resultar tan previsibles por la empresa. Hay que evitar patrones de comportamiento que puedan ser explotados por el contrario, a veces sorprendiéndonos a nosotros mismos, y no filtrar la estrategia como, por ejemplo, en el ajedrez; pues la previsibilidad es mortal.

Se buscó siempre tener más de una estrategia o respuesta, ante las acciones de la empresa. En este “juego” de decisiones, la Representación de la empresa y la Representación de los Trabajadores (y familiares de los fallecidos) estaban en conflicto. Pues la empresa interpuso sus intereses empresariales y de exculpación de los directivos imputados, a la toma de medidas efectivas que mejorasen la seguridad de los trabajadores. Los intereses comunes (protección de la seguridad de los trabajadores), que lógicamente deberían haber primado, fueron desplazados por la empresa. Con lo cual la empresa se convirtió en adversario y no pudo establecerse una normal relación mutuamente beneficiosa.

Mientras que tomar la iniciativa no puede ocultarse, siempre existen innumerables excusas para la inacción: necesidad de tiempo para reflexionar, mayor urgencia de otros asuntos, etc.

IX. 5. 5. Pensando las decisiones

Pensar las decisiones es el funcionamiento básico. Al tomar decisiones nos dejamos dominar en gran medida por la necesidad de reaccionar

ante los acontecimientos. Pensar mejor las decisiones puede ayudarnos a prever los acontecimientos e impedir que luchemos constantemente para improvisar respuestas parciales y a corto plazo.

Pensar con la mente abierta para obtener pensamientos originales e imaginativos. El peligro es que al enfrentarnos con las complejidades del mundo intentamos superarlas elaborando modelos simplistas y artificialmente rígidos (o cerrando los ojos a la realidad).

No sólo se puede depender de un “supuesto” talento “natural” para tomar la mejor opción. Sólo con la reflexión (de circunstancias pasadas, presentes, entorno, etc.) se pueden procesar esos datos y convertirlos en decisiones acertadas y planes eficaces. Cuanto más apremiantes sean los problemas, paradójicamente, más urgente será la necesidad de encontrar tiempo y energía para “levantar la cabeza” y abarcar con la mirada un futuro más lejano.

La experiencia nos proporciona una apreciación de lo que es realista y de lo que no lo es, una capacidad para prever la forma en que van a reaccionar los demás ante una determinada decisión. A mayor experiencia mayor probabilidad de que nuestras previsiones, decisiones y planes sean los más juiciosos. Pero no debemos dar por sentado que todo lo que fue cierto en el pasado y que sigue siéndolo en el presente tenga también que serlo en el futuro.

También es verdad que, en algunas ocasiones, nuestras decisiones fueron más con el corazón que con la cabeza, más bien producto de las circunstancias, que de una deliberación consciente y sopesando todos los factores. La falta de información o la información errónea (o falsa) es, en muchas ocasiones, el principal motivo para errar en la decisión a tomar.

En definitiva, todo dependerá de la calidad de las decisiones que tomemos y de la inteligencia con la que las llevemos a cabo.

IX. 6. LA EVALUACIÓN

La evaluación es un proceso orientado a emitir un juicio de valor de lo que hacemos o de las decisiones que tomamos, enjuicia los logros y su nivel de obtención. Evaluar es algo más que investigar, pues se puede medir sin valorar y valorar sin medir

La investigación evaluativa es el proceso de aplicar procedimientos científicos para acumular evidencia válida y fiable sobre la manera y grado en que un conjunto de actividades produce efectos concretos.

IX. . 6. 1. Qué significa para Solidaridad Obrera la evaluación

Es un proceso de aprendizaje, al menos así nos lo planteamos. Es una responsabilidad sindical y social, ya que los afiliados en particular y los trabajadores en general tienen el derecho a saber qué se está haciendo y cómo se está empleando la actividad sindical. No sólo era satisfacer las exigencias de responsabilidad y de justificación de los recursos empleados; era bastante más. Aparte de prepararnos teóricamente en lo posible, no nos quedó más remedio que “arriesgarnos” y lanzarnos a un camino de aprendizaje teórico-práctico-cotidiano de una evaluación. Ofrecimos a debate y contrastación de otros los resultados obtenidos para introducir las correcciones y reducir, a la vez, los niveles de subjetividad. Para que otros aprendan de nuestros errores, que ayude a generar propuestas y que permita un mayor dinamismo social.

La principal evaluación interna se llevaba a cabo por los afiliados y delegados sindicales. Diariamente en las reuniones de la Sección Sindical, mensualmente en las Asambleas de Afiliados. Afiliados y delegados sindicales recibían información de manera detallada y sin restricciones.

Evaluación interna en la que hemos sido también bastante críticos con nosotros mismos.

Pero no sólo queríamos una evaluación basada en las opiniones personales de afiliados y delegados de Solidaridad Obrera, ni en anécdotas

Reconocemos varias carencias importantes. En primer lugar, que no se planteó la realización de un programa de evaluación, si bien es cierto que existía interés por saber “si se estaba llegando a los trabajadores” y qué medidas era preciso modificar para hacer las cosas mejor. En segundo lugar, la mayoría de los afiliados y parte de los delegados sindicales no se preocuparon ni se involucraron en la evaluación. En tercer lugar, los trabajadores más directamente afectados por las medidas de seguridad tampoco se interesaron por participar. El esfuerzo y el interés por realizar la evaluación ha recaído sobre todo en el equipo que coordinaba el programa.

No hemos pretendido una pseudo-evaluación dirigida a provocar un punto de vista determinado positivo o negativo, ni se trata de dar ropaje académico a lo que se ha hecho, ni de crear una imagen positiva de Solidaridad Obrera. Ni un mero control para verificar los resultados, sin enjuiciarlos. Porque ni enfatizamos los logros ni minimizamos los fracasos o los errores.

IX. 6. 2. Por qué quisimos evaluar

Porque sirve para ilustrar investigaciones concretas (como la del accidente mortal) que pueden servir para crear una guía de actuación o compendio de actividades en sucesos similares. Resume, también, las contribuciones aportadas, controla las responsabilidades, etc.

Hemos querido ser eficaces y eficientes, respondiendo a las necesidades y expectativas de los trabajadores, tan pronto como nos fuera posible. Aprendiendo a tomar decisiones racionales (teniendo en cuenta sus consecuencias) bajo ciertas condiciones para que fuesen óptimas, maximizando los beneficios para las partes interesadas¹.

La evaluación sólo será útil si se utiliza como medio para mejorar el programa de nuestras acciones, pues los resultados deben ser utilizados también por otros. Un buen programa requiere un diagnóstico y una permanente evaluación para eliminar los errores y corregirlos.

Para que este análisis sirviese a otros en la toma de decisiones. Y

1. Partes interesadas son aquellas que tiene un interés legítimo en el programa de las actividades (trabajadores, familiares de los fallecidos, afiliados, etc.).

con el fin de aplicar lo aprendido a mejorar en el futuro el proceso de intervención en casos similares. Necesitábamos evaluar en todo momento, desde el inicio, para ir mejorando sucesivamente. Conocer de manera consciente, estableciendo una estrategia, para mejorar las formas de actuar.

IX. 6. 3. Qué criterios de valor hemos empleado

Para evaluar se precisan criterios de valor. En nuestro caso, esos criterios también estaban determinados por los propios objetivos de la evaluación:

- La satisfacción de las necesidades de los trabajadores de mayor seguridad en el trabajo.
- Los efectos del programa tal como son vistos por los responsables del programa, por los trabajadores y las partes interesadas.
- Las consecuencias del programa.
- Las necesidades de información de las partes interesadas.
- Los factores o criterios a utilizar en el futuro por parte de quienes toman las decisiones sobre el programa.

La determinación de los criterios de valor tiene que ir seguida por el establecimiento de estándares que permitan determinar qué evidencia empírica es una prueba objetiva del mérito/valor de las acciones. La dificultad básica en establecer estándares es que en muchas ocasiones (y este ha podido ser uno de ellos) no hay indicación objetiva al respecto.

Es difícil medir empíricamente la consecución de la mayoría de los objetivos propuestos, pero consideramos que el programa es evaluable y que los objetivos y efectos esperados están suficientemente definidos.

Además, quisimos introducir en las diferentes fases la participación de los interesados en la evaluación, pero se precisa que las partes interesadas quieran participar en la evaluación. Es deseable, pero no se ha conseguido.

IX. 6. 4. TIPOS DE EVALUACIÓN REALIZADAS

Inicialmente no se realizó una evaluación muy planificada, pero

establecimos dinámicas de trabajo que suponían una evaluación en la práctica. Porque la evaluación ha de ser oportuna, se debe de realizar en el momento en que es posible introducir modificaciones. El objetivo básico es que sus resultados sirvan para tomar decisiones sobre cambios/mejoras en el programa y secundariamente para exponer los resultados ante los órganos de decisión (del Sindicato).

La evaluación genera, y este caso no ha sido diferente, conflictos en el seno de la organización actuante, por el grado de implicación de los diferentes participantes y su autocrítica. Eso sí, se incluyó a las partes interesadas en el programa y en la evaluación dentro del proceso evaluativo, lo que permitió elegir más adecuadamente las preguntas que se debían responder en la evaluación.

Los recursos humanos disponibles para la evaluación eran limitados, no así los económicos.

IX. 6. 4. A. El primer paso fue hacer una evaluación de las necesidades

El objetivo era conocer el alcance del problema (inseguridad en los trabajos que se realizan en la plataforma de vía) y de sus características básicas. Necesidad es la diferencia entre lo que es y lo que debería ser (legalmente, según expectativas, etc.). Para ello se recurrió a encuestas y a grupos de discusión entre trabajadores directamente afectados.

IX. 6. 4. B. Evaluación, continua, durante la ejecución y seguimiento del programa

Hubo un control permanente del programa, que reveló la marcha y el desarrollo de las actividades. Este control respondía a un mandato interno de “rendir cuentas” a los afiliados y a los trabajadores en su conjunto y a un objetivo: lograr la consecución de unas metas. Poniendo el énfasis en lograr que los resultados lleguen a tiempo, averiguar qué objetivos se han cumplido y qué partes del programa funcionan.

Con esta evaluación continua evitábamos apartarnos de los objetivos prioritarios. La revisión realizada con regularidad (rindiendo cuentas en las Asambleas mensuales de Afiliados), nos ha permitido:

- Saber cuándo era precisa una acción correctiva e introducir

ajustes (nuevo enfoque de la actitud en las reuniones con la empresa, sustitución del representante de la Sección Sindical en el Comité de Seguridad y Salud, etc.).

- Redefinir metas y procedimientos operativos ante los cambios situacionales (ejemplo, ante el bloqueo en el CSS del cumplimiento del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* presentamos dos Demandas ante la Jurisdicción Social).
- Influir en las acciones del contrario (de Metro de Madrid, de la Comunidad de Madrid) mediante la alteración de sus expectativas.

Aunque, a veces, pensamos que habíamos llegado al límite de lo que éramos capaces de abarcar, pues se produjeron algunos retrasos inapropiados. Ello provocó no pocas discusiones en la Sección Sindical, que se han superado tras un debate de la necesidad de resolver esas demoras. Pues las decisiones de uno afectan a los demás, y si este hecho no es tenido en cuenta, las decisiones no serán las mejores posibles para el conjunto.

IX. 6. 4. C. Evaluación económica

La evaluación económica no ha sido realizada. La rentabilidad, coste en relación a resultados, nunca la hemos buscado, ni económica ni sindicalmente.

Han sido varios los motivos: dificultad para medir los costes de tiempo empleado, no preocupación por el coste (abogado, teléfono, edición e impresión de documentos, etc.) que supusieran las acciones. Conforme al Estatuto de los Trabajadores y al Convenio Colectivo de Metro de Madrid, la publicación y distribución de la mayoría de los avisos dirigidos a los trabajadores (no confundir con carteles, trípticos, etc.) era costeada por la empresa.

IX. 6. 4. D. Evaluación del ambiente organizacional en el que se desarrolla el programa.

Durante una evaluación hemos de preguntarnos ¿Hasta qué punto la organización ha favorecido o dificultado la marcha del programa?. Se ha constatado cierta pasividad en la mayoría de los delegados sindicales. A los delegados sindicales que durante estos tres últimos años han venido

por la Sección Sindical, con crédito horario sindical, aproximadamente cincuenta, siempre se les ha recordado el deber de conocer este *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* y todo lo relacionado con el accidente mortal.

Esta evaluación continua (o periódica) provocó varias discusiones, pues se tachaban estas evaluaciones y/o controles como medidas empresariales ajenas al sindicalismo. Algunos delegados sindicales no están acostumbrados a la autocrítica, ni al análisis continuo de sus acciones y sus consecuencias. Ni, por supuesto, a la metodología de una investigación.

La evaluación realizada¹ sobre su grado de conocimiento de estos temas, llevada a cabo durante el periodo de agosto a octubre de 2008, arrojó unos pobres resultados, que produjeron debates intensos en las Asambleas de Afiliados e impulsaron más acciones para posibilitar el conocimiento de este Acuerdo

Tras esos debates, se envió a todos los afiliados el mismo cuestionario que el entregado a los delegados y se les remitió una copia del *Acuerdo*. Se consideró preciso realizar esta encuesta para conocer el grado particular de conocimiento y aceptación de la actividad de la Sección Sindical por los propios afiliados. Aunque el número de encuestas² enviadas representaba una cifra que rondaba el 10% de la plantilla total de trabajadores del Metro de Madrid, sus resultados no podían ser extrapolados, ya que se trata de afiliados, que por este motivo disponen de información adicional (más que el resto de trabajadores) que reciben en: Asambleas de Afiliados mensuales, envío por email de avisos y escritos remitidos a la empresa u otros Organismos, etc.

La escasa respuesta obtenida de la encuesta realizada a los afiliados no fue un lastre que imposibilitara extender esa encuesta al resto de los trabajadores.

1. Se realizó una encuesta (que se transcribe íntegramente en el Capítulo XVIII. ANEXOS. Apartado VI) a más de 30 delegados sindicales.

2. Varios centenares, no queremos concretar la cifra por proteger este dato confidencial, ya que la empresa sólo tiene conocimiento de los más de trescientos afiliados que abonan la cuota sindical por nómina; y desconoce qué trabajadores están afiliados y pagan su cuota en mano o por banco.

No sólo con entusiasmo y voluntad se pueden resolver los problemas, las carencias y deficiencias. No basta con críticas acotadas y superficiales. También cabe preguntarse si una ambición más mesurada, menos intensa, en el equipo, hubiera evitado dolorosos tropiezos y si esa medida habría impedido alcanzar otros objetivos fundamentales.

IX. 6. 4. E. Evaluación del rendimiento personal

Esta evaluación se refiere a la capacidad, competencia y habilidad de los componentes del equipo para efectuar las tareas encomendadas.

Durante estos años (desde 2006) se han producido dos cambios en la representación sindical como Delegado de Prevención. Una responsabilidad que exige, además de compromiso individual, mucho esfuerzo y cada día más formación especializada. Aspectos (individual, colectivo y general) que fueron debatidos profundamente en las Asambleas de Afiliados y en las reuniones diarias de la Sección Sindical.

Aún así su competencia sindical era mucho mayor que la mostrada por el resto de delegados de los demás sindicatos. Y el balance global es positivo porque se consiguieron enmendar la mayoría de los errores cometidos, con una terca perseverancia.

IX. 6. 4. F. Evaluación de los resultados, en los trabajadores más directamente afectados.

En qué grado se consiguen los resultados buscados (identificados previamente) y si son achacables al programa. Se ha ido realizando una evaluación limitada sobre la aplicación de las acciones realizadas, y se han utilizado las siguientes técnicas:

En el mes de agosto de 2008 se envió a todos los afiliados una encuesta¹ de diez preguntas, referidas a las medidas de seguridad del *Acuerdo de mayo de 2006* y al accidente mortal. Más de una treintena de delegados sindicales que estuvieron en la Sección durante ese verano de 2008 contestaron esa misma encuesta.

Se realizaron charlas informativas y exploratorias, abiertas,

1. Que se transcribe íntegramente en el Capítulo XVIII. ANEXOS. Apartado VI.

informales y asambleas en los centros de trabajo donde se concentran los trabajadores que realizan sus tareas en la plataforma de vía. Estas charlas y asambleas se ceñían a las medidas contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* y el accidente mortal.

No se ha podido contar con la colaboración de la empresa, ni de sus responsables, en la evaluación por ser parte contraria en el proceso judicial penal abierto a resultas del accidente mortal.

Hemos constatado una mayor (aunque no se puede medir) concienciación de los trabajadores por su seguridad, así se manifiesta en las conversaciones, en las informaciones (que han aumentado considerablemente) que los trabajadores facilitan a los sindicatos, en especial a Solidaridad Obrera, denunciando situaciones o casos de falta de seguridad en la prestación del trabajo. Han sido varias las veces en las que nos han manifestado que nos trasladaban a nosotros la información porque confiaban, más que en otros sindicatos, en que denunciaríamos los problemas y haríamos lo posible por resolverlos. De todas maneras hemos de reconocer que este aumento (no cuantificado) de esta forma de concienciación no se puede achacar sólo a la acción sindical con relación al accidente del 10/4/2006, pues en este punto la labor de Solidaridad Obrera ha sido una prolongación de la acción sindical habitual desde hace muchos años.

Consideramos que hay una relación causal entre las actividades realizadas constantemente y esa mayor preocupación generalizada por las condiciones de seguridad y salud de los puestos de trabajo. El esfuerzo de Solidaridad Obrera es el que ha motivado avances en aspectos como: mejora del sistema de radiotelefonía, área de seguridad, protocolos de actuación, etc.

Una de las hipótesis que barajamos es la siguiente: A mayor exposición a los mensajes e información relacionada con las medidas de seguridad y con el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* había una mayor probabilidad de que los trabajadores las conociesen y se convenciesen de la necesidad de las condiciones de seguridad en el trabajo. Naturalmente esta relación está mediatizada por otras variables, como: sección de trabajo a la que pertenezca, afiliación o no a Solidaridad Obrera, afiliación o no a otras Secciones Sindicales,

animadversión hacia Solidaridad Obrera, antigüedad en la empresa (se ha producido una amplia renovación de la plantilla estos tres últimos años).

IX. 6. 4. G. Evaluación de la cobertura, del impacto

Hasta qué punto el conjunto de actividades ha llegado a los trabajadores, los efectos sobre el conjunto de los trabajadores, de la empresa, más allá de los afectados directamente; aunque lo normal es que no se llegue a parte de los trabajadores.

El trabajo realizado estos años debía tener una utilidad práctica, que fuera entendido y apreciado por quienes son sus destinatarios. Porque para la Sección Sindical no se trataba de ocupar el tiempo y sus recursos, sino de alcanzar unas metas con los medios empleados en base a unos objetivos fijados.

Para hacer esta evaluación se empleó una encuesta entre todos los trabajadores en enero-febrero de 2009, en materias relativas a *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* y la actividad sindical realizada respecto a las medidas de seguridad. Aprovechando el envío del periódico sindical *Contramarcha* nº 44, se incluyó un cuestionario¹ dirigido a todos los trabajadores. Les expusimos nuestro interés por conocer su grado de conocimiento de estas medidas y por identificar precozmente situaciones de riesgo desconocidas o infravaloradas hasta este momento; para poder intervenir previamente y así prevenir los riesgos en el futuro, evitando consecuencias negativas para los trabajadores. Por todo ello, les pedíamos que participasen y que contestasen con sinceridad a la encuesta.

No les exigíamos que se identificasen, aunque les mostrábamos el valor de conocer su categoría profesional: realizasen o no trabajos en la plataforma de vía consideramos muy importante su opinión. Los cuestionarios deberían remitirlos (por fax, email, por correo interno) a la Sección Sindical. Los cuestionarios recibidos fueron meramente testimoniales y en la Asamblea de Afiliados del 23/2/2009 se rechazó la propuesta de retomar esa encuesta modificando el procedimiento de acercamiento y contacto con el encuestado.

1. En el Capítulo XVIII. ANEXOS. 6. Se encuentra la encuesta completa realizada. Calculamos que la recibieron, al menos, 1.500 trabajadores no afiliados (de los 7.600 trabajadores en total con que contaba la empresa en esa fecha).

Así también se renunciaba a intentar saber en qué nos habíamos equivocado (o no habíamos acertado), pues no lográbamos que los afiliados en primer lugar, y los trabajadores en general, se sintieran atraídos a participar en este asunto. Resultaba frustrante esta situación de despreocupación generalizada, pero seguiríamos animando a los trabajadores y afiliados para que aportasen ideas.

En este ámbito de la evaluación de la cobertura, se analizaron posibles barreras y accesibilidad al conjunto de medidas de seguridad (conocimiento por los trabajadores, aceptación por ellos, accesibilidad física, etc.). Por ello, se desarrollaron varias campañas a los trabajadores en general: colocación de grandes carteles transcribiendo el texto del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* en recintos donde se concentran los trabajadores que realizan trabajos en la vía, pegatinas grandes con el texto del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* en cabeceras de línea donde se concentran los conductores de tren (que son el colectivo que agrupa a más del 30% de la plantilla de Metro de Madrid. Estos carteles y pegatinas, se renovaban periódicamente.

Aún no es posible evaluar el impacto que para la seguridad de los trabajadores tendrán estas medidas de seguridad (tanto las contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, como las realizadas estos años) en los accidentes laborales futuros. Pero si medimos la concienciación de los trabajadores en las consecuencias de los accidentes de trabajo sólo por la asistencia a los actos de homenaje (el 10/5/2006, el 10/4/2007, el 10/4/2008 y el 10/4/2009) celebrados tras el accidente mortal la conclusión es el fracaso.

Evaluación de esta encuesta

La encuesta que realizamos, en rigor sólo cumplió una finalidad exploratoria y de evaluación básica de la información llevada a cabo por nuestro Sindicato, tanto del accidente mortal como de las medidas de seguridad demandadas y el *Acuerdo de mayo de 2006*. No se trató de una encuesta realizada a una muestra representativa de la población seleccionada.

El cuestionario se componía de 14 preguntas (Ver Capítulo XVIII.

ANEXOS. Anexo 6). Fue entregado a los encuestados en mano, por correo o a través de nuestro periódico “*Contramarcha*”. Las respuestas se recibieron en la Sección Sindical, por correo interno y en mano.

La encuesta se dirigió a trabajadores de los puestos de trabajo más directamente afectados por aquellas medidas de seguridad (Señales, Línea Aérea, Vías, etc.), trabajadores de otros puestos de trabajo (Conductores de trenes y trabajadores de Estaciones) y a todos los afiliados de Solidaridad Obrera. En total fueron entregados más de 2.000 cuestionarios, pero el porcentaje de respuestas recibidas fue insignificante. En definitiva, una participación muy escasa, además de frustrante por el desconocimiento y desinterés que denotaban muchas de las respuestas dadas en el cuestionario.

En todo caso, los cuestionarios contestados nos permitieron replantear otras líneas de información (y formación) sobre las medidas de seguridad demandadas y el propio accidente mortal.

Estamos convencidos que la encuesta es una técnica imprescindible para investigar un accidente y evaluar la metodología llevada a cabo en cada caso. Como Sindicato, entonces carecíamos de experiencia y conocimiento de esta técnica de investigación social. Y de otras, también necesarias, como el grupo de discusión y la entrevista personal. Sin duda, en otra situación las utilizaremos siguiendo los criterios metodológicos requeridos.

IX. 6. 4. H. Variables externas que afectaron al programa

También han existido variables externas (ejemplo, la actitud de UGT criticando sin fundamento a determinadas acciones de Solidaridad Obrera) que tuvieron un cierto (aunque mínimo) efecto en las actividades a desarrollar, pues se tuvo que aclarar estas mentiras en determinados avisos y artículos, y entrar en esa polémica crea confusión entre algunos que tratan de encontrar un excusa para justificar su pasividad. Algunos sindicatos tienen grandes limitaciones o tienen miedo de darse cuenta que las tienen, y temen que los demás (los trabajadores, especialmente) lo perciban. Para evitar enfrentarse a su incapacidad prefieren desvirtuar, minusvalorar, el trabajo de los demás para así ocultar su inoperancia.

IX. 6. 5. Otros factores a tener en cuenta en la evaluación

Las organizaciones pequeñas (como es Solidaridad Obrera) que no disponen de medios para promover estudios extensivos sobre lo que los trabajadores desean y/o valoran, operamos con un conocimiento, por tanto, relativamente limitado sobre ellos.

Tenemos que utilizar nuestros limitados recursos humanos en múltiples tareas y no es posible desglosar (pues se precisaría una vigilancia, control y proceso administrativo exhaustivo) el tiempo empleado en cada una de las acciones emprendidas.

No podemos permitirnos fuertes inversiones o destinar gran parte de nuestros recursos para la evaluación y, por consiguiente, tenemos poca experiencia en la evaluación sistemática de nuestras acciones.

IX. 6. 6. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

Hemos querido analizar la información que nos permitiese determinar el valor de lo que hemos realizado, si se ha conseguido lo que nos habíamos propuesto como metas, si hemos logrado el efecto deseado. Si la forma o manera en que se han llevado a cabo las cosas han producido efectos; lo que nos interesaba era qué efectos concretos se produjeron y en qué grado esas acciones fueron las causantes de esos efectos.

Hemos de concluir que se han alcanzado, en su totalidad, los siguientes objetivos que nos habíamos propuesto:

- Prestar toda la ayuda y colaboración posible a los familiares de Juan José Cañedo y al abogado que defiende los intereses de ellos. De las entrevistas en profundidad mantenidas con ellos se deduce claramente que es cierto.
- Divulgar ante los trabajadores, y los ciudadanos, todo las cuestiones relevantes relacionadas con este accidente mortal. La intensa actividad en avisos, publicaciones, comunicados de prensa, etc. así lo atestiguan.
- Puesta en marcha (a través de la página web de Solidaridad Obrera) de un fondo documental, que se pone a disposición de todos

los trabajadores, especializado en medidas de seguridad para trabajos en la plataforma de vía que contiene: propuestas, denuncias ante la Inspección, resoluciones de ésta, demandas ante el Juzgado, etc. Se ha centralizado el archivo de toda la información y documentación sobre el tema. Se ha ordenado y digitalizado para permitir una rápida consulta y una mayor accesibilidad en su uso.

De las respuestas obtenidas en la encuesta realizada en enero-febrero 2009 y de las manifestaciones realizadas en las charlas y asambleas de trabajadores, estamos convencidos que hemos contribuido significativamente a:

- Sensibilizar a los trabajadores de la importancia, para la integridad física y la propia vida, que tiene el cumplimiento de las medidas preventivas y el establecimiento de protocolos de seguridad en los trabajos. Tratando de modificar la percepción y las actitudes de los trabajadores ante las situaciones y condiciones de trabajo con riesgos por inseguridad.

- Detectar precozmente situaciones de riesgo para poder intervenir previamente y así prevenir los riesgos en el futuro y poder evitar consecuencias negativas para los trabajadores.

- Mejorar la calidad del trabajo a través del desarrollo de unas medidas y pautas de seguridad que la posibiliten, realizando propuestas y medidas preventivas de seguridad.

Y tenemos que reconocer que no se ha alcanzado, y la prueba son las dos Demandas ante los Juzgados de lo Social, el objetivo (utópico) que perseguíamos de:

- Coordinarnos con la empresa en la elaboración, el cumplimiento y el seguimiento de las medidas de seguridad.

CAPÍTULO X

LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA

Reflexión inicial

Los trabajadores: partícipes activos de sus condiciones laborales

X. 1. FRENTE A LA EMPRESA Y LA COMUNIDAD

- **X. 1. 1. EN EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y
SALUD**
 - **X. 1. 1. A. AÑO 2006**
 - **X. 1. 1. B. AÑO 2007**
 - **X. 1. 1. C. AÑO 2008**
 - **X. 1. 1. D. AÑO 2009**
- **X. 1. 2. INTERVENCIÓN DE SOLIDARIDAD
OBRERA EN OTROS ÁMBITOS DE LA
EMPRESA**
 - **X. .1. 2. A. Comisión de Formación**
 - **X. .1. 2. B. Reunión con Directores**
 - **X. .1. 2. C. Reuniones de la Comisión Permanente del
Comité de Empresa con la Dirección**
 - **X. .1. 2. D. Escritos dirigidos a diferentes estamentos
de la empresa**

- **X. .1. 3. REUNIÓN CON LA CONSEJERA DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID**
- **X. .1. 4. REUNIÓN CON EL CONSEJERO DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO

- **X. 2. 1. La Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS)**
- **X. 2. 2. El por qué de un número tan elevado de Denuncias**

X. 3. DENUNCIA ANTE EL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN

X. 4. DEMANDAS ANTE EL JUZGADO DE LO SOCIAL

- **X. 4. 1. CONFLICTO COLECTIVO**
 - **X. 4. 1. A. Qué solicitamos en la Demanda**
 - **X. 4. 1. B. Acto en el SMAC**
 - **X. 4. 1. C. Juicio**
 - **X. 4. 1. D. Sentencia**
 - **X. 4. 1. E. Recurso**
- **X.4.2.DEMANDAORDINARIADERECLAMACIÓN DE DERECHOS**
 - **X. 4. 2. A. Qué solicitamos en la Demanda**
 - **X. 4. 2. B. En el Acto en el SMAC**
 - **X. 4. 2. C. Resolución del Juzgado previa al juicio**
 - **X. 4. 2. D. Juicio**

X. 5. PUBLICACIONES DE SOLIDARIDAD OBRERA

- **X. 5. 1. AVISOS A LOS TRABAJADORES**
 - X. 5. 1. A. Durante el año 2006
 - X. 5. 1. B. Durante el año 2007
 - X. 5. 1. C. Durante el año 2008
 - X. 5. 1. D. Durante el año 2009
- **X. 5. 2. PERIÓDICO SINDICAL “CONTRAMARCHA”**
 - X. 5. 2. A. *Contramarcha* 32 (Mayo 2006)
 - X. 5. 2. B. *Contramarcha* 33 (Octubre 2006)
 - X. 5. 2. C. *Contramarcha* 34 (Noviembre 2006)
 - X. 5. 2. D. *Contramarcha* 35 (Enero 2007)
 - X. 5. 2. E. *Contramarcha* 36 (Marzo 2007)
 - X. 5. 2. F. *Contramarcha* 37 (Mayo 2007)
 - X. 5. 2. G. *Contramarcha* 38 (Septiembre 2007)
 - X. 5. 2. H. *Contramarcha* 39 (Noviembre 2007)
 - X. 5. 2. I. *Contramarcha* 40 (Enero 2008)
 - X. 5. 2. J. *Contramarcha* 41 (Abril 2008)
 - X. 5. 2. K. *Contramarcha* 42 (Julio 2008)
 - X. 5. 2. L. *Contramarcha* 43 (Octubre 2008)
 - X. 5. 2. LL. *Contramarcha* 44 (Enero 2009)
 - X. 5. 2. M. *Contramarcha* 45 (Marzo 2009)
 - X. 5. 2. N. *Contramarcha* 46 (Junio 2009)

X. 6. REALIZACIÓN DE PAROS Y DE CONCENTRACIONES

Requisitos para una convocatoria de paros o de concentraciones

- X. 6. 1. Año 2006
- X. 6. 2. Año 2007
- X. 6. 3. Año 2008
- X. 6. 4. Año 2009

X. 7. CAMPAÑAS A LOS TRABAJADORES



Reflexión inicial

A continuación trataremos de explicar qué se ha realizado, cómo y por qué; como en toda investigación, trataremos de responder satisfactoriamente a estas tres preguntas claves. Porque si recordamos la Historia evitaremos que vuelva a repetirse. La memoria de lo que pasó y no debe volver a ocurrir es, también, una buena forma de solidaridad.

El miedo a las críticas o al fracaso nunca nos ha cohibido para emprender actividades. Unas críticas que no hemos buscado ni nos han intimidado. Soportamos el rechazo de algunos sindicatos y de la empresa a nuestras ideas y medidas, sin quedar hundidos por ello, es más nos dan fuerzas, pues ante un rechazo nos levantamos y seguimos adelante. Es necesario que nuestras opiniones estén abiertas a la crítica, oír todo lo que se pueda decir de y contra ellas, aprovechando todo lo que sea justo y explicando la falsedad de todo aquello que sea falso, así se adquiere sabiduría y buen juicio. Buscar las objeciones en vez de eludirlas.

La actividad sindical no es buscar incrementar la afiliación, es hacer creer a todos el sentimiento por nuestro trabajo, nuestras condiciones laborales y conquistas sociales; y no ha de ser vista como un trabajo sino como una motivación. El sindicato tiene una función específica de la defensa de un grupo y, a la vez, un empeño de universalidad al tratar de reorganizar la sociedad de una manera más justa. Estamos obligados a procurar en aquello que depende de nosotros, el bien de los demás. No ser útil a nadie es propiamente no valer mucho o nada.

Todo lo que desde la Sección Sindical hemos realizado ha sido para ayudar a Margarita, a su familia y a los trabajadores. No hemos tenido que plantearnos dilemas, ni hemos escatimado esfuerzos. Hemos peleado allí donde ha sido preciso, donde hemos podido, acortando la distancia entre la idea y la acción; superando la postergación.

Los trabajadores: partícipes activos de sus condiciones laborales

Los representantes sindicales también han de informar y hacer tomar conciencia de los problemas.

Si al trabajador le consideramos un objeto cuyas penas debemos

disminuir, nos arriesgamos a perpetuar su estado de dependencia y domesticación. Pero desde Solidaridad Obrera le consideramos como sujeto y, por ello, buscamos todos los medios para ampliar su autonomía y su dominio sobre el entorno¹.

Para esto es esencial proporcionarle un mínimo de conocimientos y metodología que le permita organizar su experiencia personal del trabajo. Esto es lo que desde Solidaridad Obrera pretendemos al hacer público: el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*, las denuncias ante la Inspección de Trabajo, los escritos al CSS, las Demandas ante el Juzgado, etc. Para que así cada trabajador pueda tratar, junto al resto de los trabajadores y compañeros de trabajo, las informaciones que extrae de su labor práctica diaria.

Hemos de contribuir a incrementar su campo de decisiones, ampliando las informaciones de que disponen, para que puedan participar decisivamente en la elaboración de las propuestas y la toma de decisiones.

Queremos ayudar a que sean los propios trabajadores quienes promuevan transformaciones (técnicas, organizativas, etc.) que les permitan, posteriormente, dominar el entorno de su puesto de trabajo, abriendo la vía a cambios sustanciales. Hay que ser osado y seguir caminos audaces, vigorosos e independientes, sin temor a caer en algo que pueda ser considerado irreverente para el sistema establecido.

No sólo debemos preocuparnos del día siguiente y/o por el beneficio inmediato. Nuestra preocupación es a más largo plazo, es dejar algo nuevo para los próximos trabajadores de las décadas venideras. Una labor reivindicativa globalizadora, que incida en los grandes temas aún por resolver: siniestrabilidad en el puesto de trabajo, discriminación laboral, reparto injusto de los bienes, e incluso la misma existencia del trabajo, etc. Pues es importante trabajar para el futuro, sin necesidad de que nuestros ojos vean inmediatamente lo que hemos iniciado.

1. “La más maravillosa teoría, si se queda solamente en mí, es como si se muere”. Séneca



En los recintos de Metro de Plaza de Castilla
Señalizado con una flecha Juan José Cañedo

X. 1. FRENTE A LA EMPRESA Y LA COMUNIDAD

X. 1. 1. EN EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD (CSS)

Este ha sido, quizá, el ámbito donde hemos desarrollado una mayor actividad. Aquí hemos presentado (siempre las realizamos por escrito) todas nuestras propuestas y reivindicaciones, que han sido muchas y muy variadas. Y es el principal foro donde hemos tenido que debatir y enfrentarnos, casi permanentemente, contra los representantes de la Dirección de Metro de Madrid. El debate lo provocaban nuestras ideas, la iniciativa en el desarrollo de las medidas de seguridad nunca fue de la empresa, salvo en el fallido caso de las cuñas para las ruedas de los trenes, que la empresa inició alocadamente y acabó de manera catastrófica (cuñas destrozadas).

En estas comunicaciones al Comité exponíamos detalladamente las propuestas que hacíamos, reclamábamos información y documentación sobre el accidente, exigíamos la adopción de medidas o instábamos a la empresa (ante su tardanza o negativa) a implantar las medidas acordadas. Tan importante como una buena idea es su exposición y defensa impecable en todos los ámbitos.

Con los escritos al Comité de Seguridad y Salud (y a otros organismos de la empresa) pretendíamos alcanzar acuerdos o arrancar concesiones de la empresa. No se consiguió todo lo que pretendimos, pero se obtuvieron avances importantes (cambios en las *Normas de Seguridad en relación con la circulación*, etc.).

Creemos que la Prevención es el instrumento más adecuado para dar respuesta al problema de la falta de seguridad en el trabajo. Claro que es precisa la participación de todos (empresa, trabajadores y sindicatos); pero cada uno en su propio ámbito podemos desarrollar (y desde Solidaridad Obrera así lo hemos pretendido) un papel de promotor de la seguridad en el trabajo. Porque el accidente de trabajo no es resultado de una fatalidad imprevisible.

Pensamos que hay dos vías diferentes, pero complementarias y

compatibles entre sí, para mejorar la seguridad. Una la de reducir las situaciones de inseguridad implantando medidas que subsanen las deficiencias y carencias. Y otra potenciar un cambio, en la forma de pensar de los trabajadores (y de la Dirección de la empresa), para que se interioricen como pautas de conducta el respeto a las medidas de seguridad, y que se incentive el interés por el aprendizaje continuo de las técnicas de seguridad y salud laboral, propiciando en los trabajadores comportamientos contrarios a la vulneración de las medidas de seguridad.

Por ambas vías hemos querido alcanzar el mismo objetivo: mejorar las condiciones de seguridad en el trabajo.

También hemos canalizado y apoyado las iniciativas de los trabajadores sobre medidas de seguridad y las denuncias de incidencias y de accidentes ocurridos.

Puede que nos haya faltado algo de intensidad en algunos Plenos del Comité de Seguridad y Salud, lo que ha facilitado que la empresa saliese airoso de sus falsos argumentos o mentiras y la permitiese “convencer” a ciertos Delegados de Prevención de la necesidad de anular varias de las medidas del *Acuerdo* (calces descarriladores para proteger la zona de trabajo.); pero el trabajo que hemos desarrollado en este Comité es muy abundante y destacado.

“La preocupación por el hombre y su destino debe ser el principal interés de todos los esfuerzos técnicos.” Albert Einstein.

X. 1. 1. A. AÑO 2006

Exclusivamente referidos a las medidas de seguridad para trabajos en la vía y al accidente mortal, en ese año presentamos más de veinticinco escritos.

Desde el 12 de abril de 2006

Dos días después del accidente, cuando aún no nos habíamos repuesto de la conmoción, nos pusimos en marcha y realizamos las primeras propuestas: “Eliminar todos los trenes clásicos de Metro para cualquier trabajo; todos los servicios especiales se llevarán a cabo por un equipo de dos conductores; y se establecerá un área mínima de seguridad en

todo trabajo que impida la circulación de material móvil en un entorno mínimo de tres estaciones ampliable según el perfil de vía. La injerencia en este área de seguridad, provocaría el salto inmediato de alarmas en el Puesto de Mando y a su vez el aviso a los trabajadores que operen en la vía.”

Estas cuatro medidas, unidas a la realizada en el Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud del 20 de abril (la dotación de “calces portátiles” que protejan las zonas de trabajo, para todas las brigadas o equipos de trabajadores que realicen su trabajo en la vía como parte de su equipo de trabajo), se convertirían en los pilares esenciales del futuro *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*. Todas estas medidas fueron apoyadas inmediatamente por el resto de sindicatos.

Área de Seguridad

Una vez se formalizó (30/5/2006) el *Acuerdo de Medidas de Seguridad para trabajos que se realizan en la plataforma de vía*, no quisimos dejar pasar el tiempo o esperar a que la empresa tomase la decisión y cumpliese su compromiso. Y dentro del plazo de un mes establecido (el 21 de junio) hicimos el primero de nuestros planteamientos concretos sobre el Área de Seguridad, Apartado 4º del *Acuerdo*; donde incluíamos aspectos como: el estado de los ventiladores, del alumbrado del túnel, de los mechinales, etc. Sería la base sobre la cual se debatió con la empresa (ningún otro sindicato presentaría un plan).

Actualmente muchas de estas ideas se están aplicando.

Presentamos cinco escritos más (de fechas: 21 junio, 20 de octubre, 31 de octubre, 22 de noviembre y 29 de diciembre), en los que desarrollamos las condiciones precisas y rebatíamos los inconvenientes y problemas que la empresa inventaba. Incluso, realizábamos alegaciones a su propuesta.

Calces portátiles para proteger la zona de trabajo

Referente a este aspecto concreto (Apartado 1º del *Acuerdo*), hicimos un trabajo muy meticuloso. En 4 escritos (8 de agosto, 9 de octubre, 23 de octubre y 30 de octubre) especificamos sus características técnicas, su ubicación para transporte en los vehículos, su colocación en las vías,

etc. En este asunto el enfrentamiento con la empresa fue, casi desde el inicio, constante, pues se opuso radicalmente a su colocación; a pesar de que rebatiésemos con argumentos y medidas (tecnológicas y organizativas) sus objeciones.

Vehículos auxiliares

También nos ocupamos en varios comunicados por mejorar la seguridad de estos vehículos (Apartado 2º del *Acuerdo*), estableciendo medidas técnicas que, a nuestro juicio, deben tener, como: instalación de ATP; calces de estacionamiento que impidan el movimiento de un vehículo estacionado; balizas luminosas rotativas portátiles y autónomas en los extremos del vehículo, que permitan que los trabajadores que están en la vía puedan percibir que se acerca un vehículo; un sistema de alarma sonora que actúe por intervención del conductor o automáticamente en caso de movimiento incontrolado del vehículo.

Emprendimos una batalla para garantizar que todos los vehículos y equipos de trabajo se ajustasen a los requisitos establecidos en el RD 1215/97¹. Machaconamente insistimos en diversas oportunidades para que la empresa aportase la documentación que certificase la adaptación a la legalidad de estos vehículos y las posteriores supervisiones periódicas que establece este RD. Ante la negativa de la Dirección de la empresa, posteriormente seguimos esta lucha ante la Inspección de Trabajo.

Y propusimos la retirada de todos aquellos vehículos que no reflejasen ocupación en la vía, por los posibles errores que esta circunstancia puede provocar.

Asimismo, reclamamos en diferentes ocasiones, sin éxito hasta el momento, que la empresa entregase, tal como se comprometió en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, el calendario en el que se recoja la propuesta de una paulatina y progresiva retirada de la circulación del material tipo clásico.

1. Real Decreto, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo. Ver Capítulo XVIII. ANEXOS. 2.

Sistema de detección y alarma por invasión de zonas de seguridad

Apartado Sexto del *Acuerdo*. Básicamente, consiste en un sistema que se activaría cuando un vehículo marchase a contravía invadiendo el área de seguridad y/o cuando un vehículo circulando en sentido correcto de marcha rebasa cualquier señal cerrada (en rojo) comprendida en el área de seguridad. Dicha alarma permanecería activada al menos durante 30 segundos, con el fin de alertar con cierta antelación que se aproxima un vehículo a los trabajadores que están en la vía y puedan abandonarla¹.

Estas alarmas sonoras estarían conjugadas con señales luminosas que se conectarían de manera simultánea, con el fin de advertir mejor a los trabajadores que se encontrasen en la vía.

El único proyecto que desarrollaba este Apartado 6º del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* fue el que desde Solidaridad Obrera presentamos en octubre. Un planteamiento muy preciso que incluía una evaluación de costes, planos técnicos, principios de funcionamiento, instalaciones, componentes, etc. La empresa, que alabó este trabajo, se limitaría a poner, como siempre, trabas; sin ofrecer ninguna alternativa.

Comunicaciones por radiotelefonía

En relación a este Apartado (5º) del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, apremiamos a la empresa para la solución de las zonas “oscuras”, de baja cobertura radiotelefónica. Y conseguiríamos, tras denunciarla ante la Inspección de Trabajo, que se señalizasen dichas zonas y que se informase de ello a los trabajadores.

Formación profesional a los conductores de nuevo ingreso

La empresa nunca cumplió este Apartado² 7º del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, por lo que en varios momentos se lo demandamos, denunciando la formación deficiente que estaban recibiendo estos conductores.

1. Ya en junio habíamos comunicado una primera idea: instalar una potente alarma sonora, semejante a la que existía hace años en el túnel en la proximidad de la estación de Cuatro Caminos (Línea 2), cuando se rebasaba la señal intermedia.

2. La duración de la formación profesional que se viene impartiendo a los trabajadores de nuevo ingreso (sobre la conducción de vehículos auxiliares, tunelillos de enlace, etc.) nunca será inferior a 30 horas.

Propuestas a partir de las conclusiones del informe de los peritos

El 2 de agosto expusimos una serie de medidas contempladas en el informe de los Peritos Judiciales: modificación urgente de los sistemas de freno (neumático y mecánico), retirada de los vehículos semejantes al T4, establecimientos de sistemas de alarmas en el Puesto de Mando que detecten “escapes” de trenes, etc.

La empresa no admitió ninguna de estas medidas, pues su estrategia era no dar validez alguna a este informe y a otros informes que le eran negativos.

Cese en sus funciones de los directivos imputados

Siempre que tuvimos ocasión, demandamos, sin éxito, el cese de los cuatro directivos de Metro imputados por el Juez de Instrucción.

Un gravísimo incidente que pudo acabar en tragedia

La madrugada del 29 de noviembre un conductor¹ de un tren, que salió aprox. a las 2' 15h del Depósito 4 (Canillejas) con un traslado de material móvil hacia el Depósito 5 (Aluche) por la Línea 5, superó aprox. a las 2'45h el piñón de salida de la estación de Pirámides por vía I. Allí se encontró de improviso con una linterna en la cuna de vía II y una baliza en vía I y, a pesar de frenar bruscamente, las rebasó ligeramente, y unos 20 metros más allá (tras una curva), observa con sorpresa como por la vía paseaba una brigada (de las empresas Geocisa y Acciona) de cinco trabajadores sin ningún tipo de protección ni señalización reglamentaria, pues ni había carteles precautorios en los piñones de las estaciones, ni serie colgada del hilo de tracción, etc. Sólo la casualidad permitió al conductor evitar un mal mayor.

El conductor comunica la incidencia al Inspector del Puesto de Mando, y éste le responde que no tenía conocimiento de la existencia en ese tramo de la vía de ninguna brigada trabajando. Sin embargo el encargado de la brigada le aseguró al conductor que había actuado con el conocimiento y el consentimiento del Inspector Jefe. Esta situación de grave riesgo para la vida de los trabajadores se vuelve a producir

1. Iván Serrano Blas, apreciado compañero de Solidaridad Obrera, recientemente fallecido.

unos minutos más tarde cuando, al entrar en la estación de Carabanchel, se encuentra en la vía a un grupo de trabajadores (de la empresa Figor) que incumplían normas de seguridad obligatorias como: carteles precautorios, conocimiento y permiso del Puesto de Mando.

La empresa, en el Pleno del Comité de Seguridad y Salud, del 31/1/2007 donde se trató este tema que habíamos denunciado, trató de minimizar los hechos achacándolos a “un problema de comunicación entre el Inspector del Puesto de Mando de la línea y el Inspector Jefe.”



X. 1. 1. B. AÑO 2007

En relación a las medidas de seguridad contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* y al accidente mortal, en ese año presentamos ocho escritos.

En el año anterior habíamos realizado todos los intentos posibles por que se implantasen esas medidas, pero las comparecencias, como imputados, de varios directivos ante el Juez Instructor del accidente mortal, (a finales del año 2006) hizo que la empresa se “enrocase” aún más en su postura pasiva y obstruccionista.

El bloqueo definitivo de la empresa lo motivó, sin duda, el hecho de que en marzo de 2007 el juez imputase a cada uno de los cuatro directivos: un delito contra el derecho de los trabajadores, dos delitos de homicidio imprudente y otro de lesiones imprudentes.

Como consecuencia, en este año 2007, la Dirección no permitió que se debatieran esas medidas de seguridad. Y menos aún que se aplicaran estas: los calces portátiles, el Área de Seguridad, el sistema de Alarmas ante invasión del Área de Seguridad, etc.

Durante todo el año la empresa no quiso convocar ningún Pleno Extraordinario para tratar las medidas de seguridad. Hubiese bastado con que otros tres Delegados de Prevención apoyasen nuestras reiteradas peticiones para obligarla a celebrarlo, pero tampoco quisieron los Delegados de Prevención de los otros sindicatos. En cambio, en nueve meses de 2006 se habían celebrado seis Plenos Extraordinarios.

Normas de Seguridad para Metro Ligero¹

El 20 de marzo realizamos unas minuciosas alegaciones al documento que la empresa proponía como Normas de Seguridad y Reglamento de Circulación para Metro Ligero. Propusimos que se incluyeran en estas

1. Tranvía. Actualmente en Madrid hay cuatro líneas de Metro Ligero o Tranvía. Una en el municipio de Parla. Otra en el municipio de Madrid e integrada plenamente en la red de Metro (Línea 1, Las Tablas-Pinar de Chamartín). Una línea privada, entre el municipio de Madrid y el de Aravaca (Línea 2, Colonia Jardín-Estación de Aravaca. Y otra línea privada, entre el municipio de Madrid y el de Boadilla del Monte (Línea 3, Colonia Jardín-Puerta de Boadilla).

normas todas las medidas contempladas en el Medidas de Seguridad recogidas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*: calces portátiles descarriladores, Área de Seguridad, Sistema de Alarmas por intrusión en el Área de Seguridad, etc.

La empresa no quiso atender nuestras peticiones, por lo que presentamos¹ una Denuncia ante la Inspección de Trabajo.

Mes de Octubre

Descubrimos de forma rocambolesca, porque un delegado de CC.OO. tuvo un desliz y lo puso al descubierto, que la empresa desde hacía un año no cumplía un requerimiento de la Inspección de Trabajo referido al accidente mortal, que establecía: “Ha de revisarse la evaluación de los riesgos a los que se ven sometidos los trabajadores cuando se realizan



1. Véase, en este mismo Capítulo, el Apartado X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

servicios que no se corresponden con la explotación comercial (con viajeros) y se hacen con los denominados vehículos auxiliares. A la vez ha de realizarse la planificación preventiva derivada”.

Nuevamente en solitario, exigimos su cumplimiento. La empresa inicialmente se negó, aunque finalmente realizó esas evaluaciones de riesgos... para decir que no era preciso modificar nada, afirmando que “es baja la probabilidad de atropello o de golpe con vehículo.”

Sólo desde Solidaridad Obrera manifestamos nuestro total desacuerdo con esta decisión pues fueron numerosas las carencias y deficiencias constatadas y porque no se habían puesto en marcha las medidas precisas para solucionar los problemas expuestos en los informes periciales de los Peritos Judiciales, y del Inspector de Trabajo y del Técnico de Prevención de la CAM. Ante esta actitud de la empresa presentamos, el 3/10/2007, una Denuncia¹ ante la Inspección de Trabajo.

Tenemos fundadas sospechas que algunos sindicatos (CC.OO. y UGT) conocieron muchos meses antes este requerimiento y prefirieron permanecer quietos. Como casi siempre.

Sobre “zonas oscuras” y otras medidas

Aprovechamos los Plenos Ordinarios para exigirle a la empresa la identificación de estas zonas, para instarle a que cumpliera con las resoluciones de la Inspección (por denuncias presentadas por nosotros) sobre la utilización de los vehículos auxiliares (falta de sus manuales de conducción, de los procedimientos de mantenimiento, etc.), para denunciar los accidentes de circulación que se producían (y que siguen ocurriendo) por la falta o no aplicación de las medidas del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, y para plantear más medidas de seguridad.

Otros dos graves accidentes

En la noche del día 8 al 9 de noviembre se produjo un alcance entre dos trenes en la estación de Sol (Línea 1). Un tren con viajeros es embestido por detrás por un tren sin viajeros (y que circulaba con medidas de

1. Véase, en este mismo Capítulo, el Apartado X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

conducción especiales) que era trasladado a un Depósito. Del análisis se extraen dos conclusiones: El accidente es una clara demostración de la deficiente formación profesional que imparte la empresa en los últimos tiempos. El sistema de seguridad en la circulación es deficitario, ya que si se hubiese establecido un Sistema de Alarmas¹ de rebase de señales en rojo que hubiera alertado al Puesto de Mando, el riesgo de accidente hubiese sido mínimo o inexistente.

En la estación de Congosto, a las 5'40 horas del 29 de noviembre, el conductor de un tren (de transporte de trabajadores) que salió a las 5'30 horas de la estación de cabecera de Valdecarros, autorizado debidamente y con señales abiertas, al llegar a la estación de Congosto se encontró en la plataforma de vía con una decena de trabajadores de una empresa contratada por Metro. Estaban realizando trabajos, sin ningún tipo de señalización (ni series, ni balizas, ni carteles precautorios, etc.), ni medidas de seguridad, etc.

En ambos casos no hubo víctimas mortales; sólo heridos leves en el suceso de Sol. Por casualidad.



Accidente en Sol

1. Según establece el Apartado Sexto del Acuerdo.

X. 1. 1. C. AÑO 2008

En ese año presentamos, al menos, diez escritos referidos a las medidas de seguridad para trabajos en la vía y al accidente mortal.

En marzo, sorpresivamente, la empresa salió de su parálisis y reabrió la negociación (paralizadas desde diciembre de 2006) para la elaboración de unas *Nuevas Normas de Seguridad para los agentes en relación con la circulación*. Y por este motivo se reanudaron las conversaciones sobre las condiciones que debería cumplir el Área de Seguridad.

Sin embargo, la empresa sólo admitirá algunas de nuestras propuestas y se negará totalmente a incluir medidas, contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, como: los calces portátiles o el Sistema de Alarmas por intrusión en el Área de Seguridad.

Finalmente, de manera unilateral publicará y aplicará (desde el 1 de junio de 2008) las *Nuevas Normas de Seguridad para los agentes en relación con la circulación*. Presentamos un escrito rechazando estas Normas y posteriormente plantearíamos una nueva Denuncia ante la Inspección de Trabajo.

Con la imposición por la empresa de las *Nuevas Normas de Seguridad para los agentes en relación con la circulación* se demostró que existen diferencias irreconciliables (con la Representación de los Trabajadores) en los Apartados Cuarto (Área de Seguridad) y Sexto (Sistema de alarmas por intrusión en área de seguridad) del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

Y por ello nos encontraríamos en la situación contemplada en el Apartado Octavo del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*. En consecuencia, el 11 de agosto planteamos a la empresa el “Sometimiento al criterio de una Entidad externa, de las disconformidades en estos apartados” y propusimos que varios miembros de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid dictaminasen sobre las discrepancias. E instamos a la empresa para que se sume o no se oponga; y con urgencia se inicie el procedimiento para que puedan elaborar el dictamen.

Como nos temimos, la empresa se negará también a que otros Organismos decidieran sobre las medidas de seguridad, tal como estaba pactado. Ni cumple ni deja cumplir a los demás.

A finales de año volvimos a insistir en la falta de seguridad de los vehículos auxiliares dedicados a trabajos en la plataforma de vía. Realizamos una novedosa propuesta para mejorar el funcionamiento del sistema de freno mecánico de estos vehículos clásicos (antiguos), y una serie de planteamientos de sistemas de seguridad que deberían tener los vehículos auxiliares nuevos que se estaban incorporando.

Otros tres graves accidentes en 2008

El 22 de febrero se volvió a poner de manifiesto que no aplicar las medidas contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* puede provocar gravísimos accidentes, como el ocurrido en el Depósito de Loranca ese día. Un vehículo auxiliar (“transportín”) utilizado para mover los trenes dentro de depósito, conducido por dos trabajadores de Mantenimiento, perdió el control en una pendiente y descarriló (cuando trasladaba varias unidades de un tren) ¡invadiendo la vía principal! de la Línea 12 (entre las estaciones de Loranca y Manuela Malasaña), casi colisionando con un tren que circulaba con viajeros en ese momento por la Línea 12¹. Denunciamos estos hechos y exigimos unas informaciones y documentación que la empresa, en su tónica habitual, se negó a facilitar; por lo que tuvimos que reclamarlas denunciando² ante la Inspección de Trabajo.

En la madrugada del 9 de agosto un vehículo auxiliar (la esmeriladora³ 501) se desacopló del tren que la remolcaba e impactó con un tren que iba tras ella. Las causas principales fueron: la utilización de equipos de trabajo (barrones) que no cumplen el RD 1215/97, el incumplimiento de las *Normas de Seguridad para los agentes en relación con la circulación*,

1. Ocurrió este accidente porque los trabajadores no tenían la formación adecuada en el manejo del vehículo, ni se había realizado una evaluación de riesgos (como establecen las Normas de Prevención) de esas maniobras.

2. Véase, en este mismo Capítulo, el Apartado X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

3. Vehículo auxiliar utilizado para la limpieza de grasa de los railes de la Red, normalmente sale a línea una vez que se cierra el servicio a los viajeros.

la inexistencia de protocolos de actuación específicos para este tipo de traslados¹. La empresa trató de minimizar el suceso² y, con su estrategia recurrente, se negó a facilitar la información y documentación que le requerimos desde Solidaridad Obrera. No dejamos pasar el tiempo y presentamos dos Denuncias³ ante la Inspección de Trabajo por esta nueva obstrucción a la labor sindical.



Tren remolcado por un barrón

1. Fue un accidente con muchas similitudes al que acabó con la vida de Miguel Ángel y Juanjo el 10/4/2006; en esta ocasión por un cúmulo de circunstancias favorables no hubo víctimas, ni heridos.

2. Se celebró un Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud. Ver en Capítulo VII, el Apartado VII. 3. 1. I. Pleno del 21 de agosto de 2008.

3. Véase, en este mismo Capítulo, el Apartado X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

En la madrugada del 26 de agosto, a las 2'58h., en el trayecto por vía II entre las estaciones de Puerta del Ángel y Príncipe Pío (Línea 6) se produjo un gravísimo accidente que afortunadamente no tuvo consecuencias trágicas. Un tren de la serie 5.000 (con sistema CBTC¹, que estaba haciendo un traslado para unas pruebas) se encontró de improviso (ya que el Puesto de Mando no le había advertido) con una brigada de seis trabajadores (cinco pertenecientes a la empresa contratada *Troya* y un oficial de Metro de Madrid de la sección de Instalaciones de Baja Tensión) que estaban trabajando (realizando tareas de limpieza de pozos) autorizados por el propio Puesto de Mando en el túnel. El tren arrolló durante varios metros una carretilla con material de la brigada. Los trabajadores salvaron la vida porque al oír ruido se pudieron poner a cubierto en un pozo.

Nuevamente², desde Solidaridad Obrera denunciarnos en solitario a la empresa por incumplir su deber de proteger la seguridad de los trabajadores. Ni siquiera cumplió las *Normas de Seguridad para los agentes en relación con la circulación* que unilateralmente impuso (el 1/6/2008). Ni asumió las responsabilidades por los constantes fallos que comete en prevención y en seguridad, lo que está teniendo como consecuencia accidentes muy graves. Y le reclamamos que adoptase las medidas de seguridad del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006* y otras propuestas realizadas por los Peritos Judiciales y por el Técnico en Prevención de la Comunidad de Madrid. Como es norma habitual de la empresa, se negó a facilitar la información y documentación solicitadas; por lo que interpusimos una Denuncia³ ante la Inspección de Trabajo

1. CBTC. Es un sistema de señalización y control del tráfico de trenes, que controla en tiempo real la posición y velocidad de cada uno de los trenes. El nuevo sistema de CBTC es una evolución sobre el modo automático de conducción de trenes de ATP de Dimetronic, la diferencia es el sistema de detección del tren. Se pasa de la localización mediante la recepción de información de la vía al tren por medio de balizas, a la detección continua del tren por medio de radiotelefonía y la implicación directa del puesto de mando sobre el mismo. (Ver Capítulo XX. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS)

2. Se celebró un Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud. Ver, en Capítulo VII, el Apartado VII. 3. 1. J. Pleno del 3 de septiembre de 2008.

3. Véase, en este mismo Capítulo, el Apartado X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

X. 1. 1. D. AÑO 2009

En el primer semestre de este año, presentamos dos escritos referidos a las medidas de seguridad para trabajos en la vía y al accidente mortal.

Con relación a los vehículos auxiliares clásicos y la propuesta que realizamos en diciembre de 2008 (para mejorar la seguridad del freno mecánico la empresa), la empresa durante meses ha dicho que el departamento de Ingeniería estaba estudiando el asunto. Ante esta interesada demora empresarial en contestar y/o implantar esta medida de seguridad, planteamos una Denuncia¹ ante la Inspección de Trabajo.

También reclamamos el estudio encargado por la empresa para la implantación de los calces inmovilizadores en las ruedas de los vehículos. Pero la empresa se ha negado a aportar este estudio, por ello, presentamos una Denuncia² ante la Inspección de Trabajo.

1 y 2. Véase, en este mismo Capítulo, el Apartado X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO.

X. 1. 2. INTERVENCIÓN DE SOLIDARIDAD OBRERA EN OTROS ÁMBITOS DE LA EMPRESA

Hemos aprovechado las oportunidades que nos proporcionaban determinadas ocasiones (reuniones con la empresa, programas de radio y televisión, etc.) para denunciar los incumplimientos empresariales en materia de seguridad y para reclamar la aplicación del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

X. .1. 2. A. Comisión de Formación

Esta comisión¹ se reúne varias veces al año y uno de sus miembros es el Gerente de Formación, precisamente uno de los cuatro directivos imputados judicialmente.

En esas sesiones² hemos recordado a la empresa que en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* se recoge que los trabajadores de nuevo ingreso recibirán una formación de, al menos 30 horas, en conducción de vehículos auxiliares (tunelillos de enlace, etc.) y que no se estaba cumpliendo. También, exigimos que se cumplieran los acuerdos, estableciendo los recursos necesarios (incremento de número de monitores, aulas, dotación, etc.) y que no se escudaran para incumplirlos en supuestas limitaciones presupuestarias (que la empresa se fija a sí misma).

A veces el resto de sindicatos se sumaron a nuestras reivindicaciones, y se defendieron conjuntamente.

X. .1. 2. B. Reunión con Directores

El 20/2/2007 se celebró una reunión entre la Comisión Permanente³

1. La Comisión de Formación, es una comisión interna de Metro de Madrid, formada por Representantes de los Trabajadores (desde 2007 están representados todos los sindicatos) y varios representantes de la empresa. Su cometido son los programas de formación profesional, los planes de formación, cursos, etc.

2. Como ejemplos más recientes, las reuniones celebradas los días: 6/2/2009, 14/10/2008, 10/6/2008, 29/2/2008, 29/1/2008.

3. Está compuesta por seis vocales del Comité de Empresa, elegidos en función de la representatividad obtenida en las Elecciones Sindicales (2 del SCMM, 1 de CC.OO. 1 de Solidaridad Obrera 1 de UGT y 1 de SLMS); uno es el Presidente y otro el Secretario del Comité. (Ver Capítulo XX. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS).

del Comité de Empresa y la Dirección de Metro (Director Gerente, Directora de Recursos Humanos, Director de Operación, Director de Ingeniería y dos directores más).

Mientras, la Consejera de Transportes en *TeleMadrid* (cadena pública de televisión autonómica de Madrid) generaba falsamente una polémica afirmando que más del 10% de las averías de los trenes que se producen en las líneas son debidas a los sabotajes¹. De esta manera lanzaba una “cortina de humo” para desviar la atención de las numerosas averías que en las primeras semanas de 2007 sufrió la Línea 6, por la antigüedad de los trenes que circulaban y por las deficiencias en el suministro eléctrico.

Por parte de Solidaridad Obrera les exigimos a todos ellos y a la Consejera de Transportes su dimisión, porque han demostrado que no saben solucionar el problema de las constantes averías, lo deberían hacer fortaleciendo el mantenimiento de Trenes e Instalaciones, y porque no han sabido manejar esta situación.

Nunca antes una Dirección y una Consejería habían hecho tanto daño a la imagen y prestigio de Metro de Madrid y sus trabajadores. Y lo hicieron sólo por intereses electoralistas y de paso para ocultar su propia incompetencia.

Les acusamos de llevar muchos meses ocultando los problemas: las plantillas en algunas secciones de Mantenimiento de Trenes se han reducido hasta en un 30%, hay una mala gestión de los repuestos (faltan componentes y se utilizan parejas de trenes en desguace como suministro de repuestos usados). Y les reprochamos que si tuvieran algo de sentido común pondrían en marcha la reorganización del Mantenimiento de

1. En varios medios de comunicación afines al Gobierno de la Comunidad se dio publicidad a unas imágenes cedidas por Metro de Madrid, donde se mostraban cables cortados de algunos elementos del tren (cable del auricular del radioteléfono de una cabina, etc.) y se afirmaba que había una investigación policial sobre varios trabajadores. Estas fotografías nunca serían mostradas a la Representación de los Trabajadores. De la supuesta investigación policial nunca se supieron sus resultados. Pero lo cierto es que a ningún trabajador de Metro de Madrid se le abrió expediente (informativo y/o disciplinario) por estos hechos. Esto en estrategia militar se conoce como “false flan” o ataques de falsa bandera realizados por los propios “atacados”.

Material Móvil y de Instalaciones, con el cese de sus responsables y la necesaria contratación de personal.

X. .1. 2. C. Reuniones de la Comisión Permanente del Comité de Empresa con la Dirección

Como la reunión celebrada el 1/12/2006, donde denunciarnos que a los conductores que han ingresado recientemente no se les ha impartido la Formación Profesional (al menos de 30 horas) en vehículos auxiliares, tunelillos de enlace, etc.; incumpliendo el Apartado 7º del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*. La empresa se limitaría a tomar nota.

X. .1. 2. D. Escritos dirigidos a diferentes estamentos de la empresa

Durante estos años, a la vez que remitíamos escritos al CSS, en más de treinta y siete ocasiones, esos mismos escritos eran enviados a diferentes departamentos de la empresa: Consejero Delegado, Director Gerente, Dirección de Recursos Humanos, etc. Para implicarles también en los asuntos y en los problemas que se sucedían.

Nunca obtuvimos una respuesta por parte de alguno de ellos.

X. .1. 3. REUNIÓN CON LA CONSEJERA DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID

Se celebró en la sede de la Consejería (c/ Maudes) en la tarde del 23/3/2007, junto con otros Delegados de Prevención. Es preciso recordar que en la tarde del 8/3/2007 se había producido el accidente de un tren (caída de motor) a la salida de la estación de Carabanchel (Línea 5), que había causado heridas leves a varios viajeros y unas falsas y polémicas declaraciones de sabotaje por parte de esta política. Ese mismo día 23 los Delegados de Prevención le habían remitido un escrito donde solicitaban una reunión debido a los problemas causados por el descarrilo de un tren serie 9000 en la Línea 7.

En esta reunión el Delegado de Prevención de Solidaridad Obrera le instó nuevamente a que tomase todas las decisiones oportunas para que se pudiesen en marcha las medidas contempladas en el Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006. Ella¹, haciéndose la ignorante, se limitó a decir que se informaría sobre el tema y que contestaría.

No hizo nada. Tampoco esperábamos algo de ella.

X. .1. 4. REUNIÓN CON EL CONSEJERO DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID

La reunión fue en las oficinas de Metro de Madrid (c/ Cavanilles, 58) el 19/11/2007. El entonces Consejero (Manuel Lamela²) tuvo que escuchar cómo, ante los Directores de Metro y el resto de Sindicatos representados en el Comité de Empresa, exponíamos el incumplimiento de las Medidas de Seguridad en el Trabajo, en concreto de las contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

1. Esta Consejera, posteriormente, pasaría a ser la Presidenta de la Asamblea de Madrid. Y, en un debate en directo en televisión, un representante de Solidaridad Obrera, la acusaría de no querer tomar medidas ante el incumplimiento por Metro de Madrid de las medidas de seguridad. Ver, en Capítulo XVI, el Apartado VI. 2. 1., donde se relata lo ocurrido.

2. Apenas unos meses después la Presidenta Esperanza Aguirre le destituyó de su cargo. En Metro de Madrid ni hubo cambios organizativos, ni se implantaron las medidas de seguridad. Todo siguió igual.

Le referimos que la empresa y la Presidenta de la Comunidad no cumplen con sus compromisos porque no les importan las medidas de seguridad de los trabajadores. Y le reclamamos el cese o dimisión de los cuatro directivos imputados que siguen en sus puestos, con el beneplácito del Gobierno de la Comunidad, de la Dirección y del Consejo de Administración, para vergüenza y escarnio de todos los trabajadores. También tuvo que escuchar que nada bueno esperábamos de él, pues conocíamos sus antecedentes al frente de la Consejería de Sanidad, su manipulación de las falsas muertes masivas por sedación en el Hospital de Leganés, su criminalización de los facultativos de ese hospital y su política privatizadora de la Sanidad Pública en Madrid.

El Consejero se aguantó como pudo su enfado y comentó que acababa de asumir el cargo (ya llevaba al menos cuatro meses desempeñándolo) y que próximamente adoptaría medidas organizativas.



Manuel Lamela

X. 2. DENUNCIAS ANTE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO

X. 2. 1. La Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS)¹

Es un servicio público al que corresponde velar por el mejor cumplimiento de la legislación social, entendiendo por tal la referida principalmente a las condiciones de trabajo y a la seguridad y salud laboral de los trabajadores en el ejercicio de su profesión; y exigir las responsabilidades correspondientes en caso de infracción o incumplimiento, poniendo en conocimiento de la autoridad competente las deficiencias o los abusos.

La ITSS se integra orgánicamente en la Administración General del Estado y, funcionalmente, depende de ésta y de la Comunidad Autónoma con competencias transferidas, como es el caso de la Comunidad de Madrid. Pero la división del trabajo entre el Ministerio de Trabajo (Inspección) y la Comunidad, implica la atribución a ésta de las competencias técnico-jurídicas (la resolución de los expedientes sancionadores y autorizatorios, aunque en su ejercicio el criterio político interfiere a menudo), mientras que permanecen en manos del Ministerio la fijación de objetivos, de medios materiales y humanos, etc.

El Inspector de Trabajo puede efectuar visitas (anunciándolas previamente o no) al centro o puesto de trabajo. Pudiendo requerir, cuando efectúa esas visitas, la presencia de responsables de la empresa y/o del denunciante. También puede convocar a ambas partes a las dependencias de la Inspección de Trabajo.

X. 2. 2. El porqué de un número tan elevado de Denuncias

Es muy importante que la Representación de los Trabajadores también conozca todos los pormenores de los accidentes o sucesos para

1. La Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) depende de la Subsecretaría de Trabajo e Inmigración. Es la organización administrativa responsable del servicio público de control y vigilancia del cumplimiento de las normas de orden social que incluye los servicios de exigencia de las responsabilidades administrativas pertinentes en que puedan incurrir empresas y trabajadores así como el asesoramiento e información a los mismos en materia laboral y de seguridad social.

poder investigar en profundidad y realizar las oportunas propuestas que ayuden a evitar que en el futuro se repitan estos hechos. El ocultismo empresarial responde a una voluntad de evitar que desde otros ámbitos puedan exigirse responsabilidades por la falta de medidas de seguridad y/o por el no cumplimiento de las mismas.

La estrategia obstruccionista y con mala fe de la empresa en el Comité de Seguridad y Salud ralentizaba o impedía cualquier avance. Ante el bloqueo casi sistemático a nuestras propuestas dentro de la empresa tuvimos que dirigirnos en numerosas ocasiones a la Inspección de Trabajo, para que instase a la empresa a cumplir con la legalidad.

También las ideas, para algunas de las denuncias, surgieron tras la lectura de determinados documentos del Sumario judicial por el accidente mortal.

La empresa sabe que incumplir las resoluciones de la Inspección no le supone muchos problemas, pues no siempre tiene como consecuencia una acta de infracción. Y siempre gana tiempo, aplaza unos meses más la aplicación de las medidas que pueda determinar el Inspector.

Si la Inspección le acaba imponiendo una sanción, la empresa recurrirá vía administrativa hasta las más altas instancias de la Comunidad, que puede (por motivos políticos) acabar suspendiendo y/o eliminando esa sanción.

Aunque intuyéramos que la empresa incumpliera las resoluciones y requerimientos de la Inspección o que los responsables de sancionar esta actitud fuesen condescendientes con Metro de Madrid, siempre hemos considerado necesario presentar estas Denuncias por dos motivos: la vía del diálogo con la empresa y nuestros intentos para hacerla razonar eran infructuosos, y porque era preciso agotar todas las posibilidades para tratar que la empresa cumpliera con las Leyes y con los compromisos.

Sabemos que la empresa, conscientemente, ha incumplido varias de las siguientes resoluciones y requerimientos de la Inspección, para no posibilitar que, posteriormente, en el juicio penal se pudiesen aportar como prueba de la negligente prevención de los riesgos laborales y/o del incumplimiento de elementales normas de seguridad. Pero era importante, como se mostrará más adelante en el juicio penal, conseguir

que la Inspección de Trabajo emitiera resoluciones donde confirmase y sancionase las deficiencias y carencias de seguridad que denunciábamos relacionadas con el accidente, que apoyasen las acusaciones en el juicio.

Como se podrá constatar, hay resoluciones muy sorprendentes y algunas decepcionantes, que muestran cómo en ocasiones actúa la Inspección de Trabajo.

A continuación describimos resumidamente las veinte denuncias relacionadas con el accidente mortal y/o con las Medidas de Seguridad, que hemos formulado durante este tiempo, por orden cronológico. Y exponemos también la correspondiente resolución o requerimiento, en caso de existir, del Inspector.



DENUNCIA REFERIDA AL ACCIDENTE MORTAL DEL 10 DE ABRIL DE 2006

El 12/5/2006 aportamos al Inspector de Trabajo un extenso dossier de más de cuarenta páginas donde explicamos detalladamente nuestra actuación ante el Comité de Seguridad y Salud y escritos remitidos a ese órgano hasta esa fecha. Aportamos varios anexos: tarjetas de averías recientes del T4, funcionamiento de los diferentes sistemas de freno de los vehículos auxiliares, enclavamiento de Moncloa 6, medidas de seguridad para trabajos en la vía propuestas al Comité de Seguridad y Salud, plano detallado del lugar accidente y del recorrido que efectuó el tren, diagonales que superó, etc.

Nuestra intención era ponerle en antecedentes de todo lo ocurrido y facilitarle una documentación e información básica para el esclarecimiento del suceso. Como posteriormente se demostraría, esta información le fue de gran ayuda en la confección del Acta ante el Juzgado de Instrucción y en las conclusiones que realizó.

DENUNCIA POR UTILIZACIÓN FRAUDULENTA DE UN ACTA

Se refiere a la utilización interesada del Acta 5/2006, del Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud del 27 de julio.

Presentada el 27/10/2006.

Denunciamos que la empresa, sin aprobar este Acta (tal como establece la Ley) por la Representación de los Trabajadores, la remitió a organismos externos (como el Juzgado de Instrucción nº 43, que instruyó el accidente mortal) con un evidente interés malicioso de cara a futuras actuaciones judiciales.

Porque en la redacción de la referida acta se transcriben, falsamente, supuestas manifestaciones de la Representación de los Trabajadores y se omiten importantes intervenciones expresadas.

Exponemos que Solidaridad Obrera: no ha contemplado ni contempla, descartar la instalación de los calces descarriladores como medida de seguridad; téngase en cuenta que es la única medida cuya certeza en

su instalación depende de los trabajadores cuya vida está en riesgo. Además, la empresa no ha hecho otra cosa que poner inconvenientes a la instalación de los calces descarriladores, trabas a las que esta Sección Sindical siempre ha dado solución. Que esta Sección Sindical tampoco contempla la posibilidad de que los vehículos auxiliares circulen con un solo conductor. Que la manifestación que se atribuye al Sr. López Sevillano (delegado sindical de Solidaridad Obrera) tampoco refleja lo que se dijo por parte de este compañero.

Resolución.

Aún no ha sido redactada por el Inspector. (¡!)

DENUNCIA RELATIVA A DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD

En relación al no funcionamiento del radioteléfono en diversos tramos de la red y a que ciertos vehículos auxiliares no dan ocupación.

Presentada el 2/11/2006.

Denunciamos que hay tramos de la red en las que no funciona el sistema de comunicación por radioteléfono, zonas a las que denominan “oscuras”; y que circulan vehículos por las vías que no provocan ocupación (no shuntan¹), no apareciendo en las pantallas de control de tráfico de trenes en el Puesto de Mando. Estos hechos suponen un grave atentado contra la seguridad de los trabajadores; y entrañan un inminente riesgo de accidente por alcance de materiales (vehículos) móviles en la red.

Reclamamos que: en las líneas donde exista alguna zona “oscura” la circulación de trenes se realice con dos conductores en cabina de conducción², y que inmediatamente sean retirados de la circulación estos vehículos que no dan ocupación.

1. Shuntar. Dar ocupación en un circuito de vía.

2. Según Resolución, de 1986, de la Dirección Provincial de Trabajo de Madrid, para que los trenes puedan circular con un solo conductor, uno de los requisitos imprescindibles es que funcione el sistema de comunicación por radiotelefonía del tren con el Puesto de Mando.

Resolución

El Inspector, con fecha 23/4/2007, considera, tras las explicaciones recibidas por la empresa, que no se da una situación de riesgo inminente en la circulación de los vehículos que no shuntan en determinadas ocasiones¹. Y entiende que debe facilitarse a los representantes legales de los trabajadores la información pertinente respecto de aquellas zonas de la red donde sistemáticamente no funciona el radioteléfono (zonas “oscuras”) y poner en conocimiento de los trabajadores que deban utilizar radioteléfono esa circunstancia, bien por comunicación individual, bien recurriendo a una señalización al efecto.

DENUNCIA REFERIDA A DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD

En relación al funcionamiento de los vehículos auxiliares y material móvil tipo clásico sin cumplir los requisitos establecidos por RD 1215/97²

Presentada el 1/12/2006.

Solicitábamos: La acreditación de que los vehículos auxiliares estaban adaptados a este RD. Porque tras los informes periciales³ quedó patente que la empresa no tenía adaptado a la Ley el vehículo auxiliar clásico T4 (que provocó el accidente mortal); y creemos necesario conocer si el resto de vehículos clásicos cumplen esas disposiciones de seguridad.

DENUNCIA EN RELACIÓN A DEFICIENCIAS DEL DEBER DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD

En relación al cumplimiento de requisitos establecidos en el RD 1215/97 por parte de los vehículos auxiliares y material móvil.

Presentada el 29/12/2006.

1. A nuestro juicio, existe un peligro inminente pues al no shuntar estos vehículos no reflejan ocupación en las pantallas del Puesto de Mando, por lo que se podría producir un alcance entre trenes, ya que no se sabría donde se encuentran realmente.

2. Real Decreto, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

3. Ver Capítulo III. LOS INFORMES PERICIALES. Subcapítulos III. 1., III. 3. y III. 4.

Solicitamos: El manual general de instrucciones del T4 y de cada uno de los vehículos auxiliares. El manual particular de conducción del T4 y de cada uno de los vehículos auxiliares, que debe/n llevar siempre el/los vehículo/s para su consulta; y los que sean remolcados y carezcan de cabina lo deberá llevar el vehículo/s remolcador/es (este manual, entre otras cuestiones debe contemplar: puesta en marcha o servicio, indicando las secuencias a seguir y las precauciones a tener; parada o puesta fuera de servicio del vehículo, y estado en que debe quedar). El manual de instrucciones de Mantenimiento Preventivo y de seguridad del T4 y de cada uno de los vehículos auxiliares, que incluya los aparatos a presión.

Resolución a estas dos Denuncias precedentes

El Inspector, con fecha 3/4/2007, requirió la adopción de las siguientes medidas correctoras¹:

- Debe facilitarse a los representantes legales de los trabajadores la información pertinente respecto de la conformidad al RD 1215/1997 por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo (BOE, de 7 de agosto de 1997) de los denominados vehículos auxiliares actualmente operativos.

- Debe facilitarse, puesto que existen, los manuales de conducción, los procedimientos de mantenimiento y la documentación relativa a los mantenimientos realizados a esos vehículos auxiliares que están operativos.

DENUNCIA POR DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD

En relación a la Normativa para la Seguridad de las personas con relación a la circulación (y su Reglamento) en las líneas de Metro Ligero

Presentada el 27/6/2007.

Solicitamos, entre otras muchas cuestiones, que: Se incluyan las Medidas de Seguridad para trabajos en la vía del *Acuerdo de Medidas*

1. A fecha de hoy aún no ha cumplido con esta resolución

de Seguridad de mayo de 2006 (calces descarriladores para proteger las zonas de trabajo, Sistema de Alarmas para el caso de invasión del Área de Seguridad, etc.). Se instale ATP en la zona tranviaria; el modo de conducción con viajeros establecido en las zonas tranviarias debe ser ATP y no M+50. Se establezca la circulación en ATP; se debe implantar este sistema en todas las vías principales, con un límite máximo de 50 km./h. en la zona tranviaria.

Resolución

El Inspector, con fecha 13/11/2007, dice:

Que la empresa ha dado razones para no incorporar determinadas propuestas nuestras al texto. Y recoge textualmente: “Sin entrar a valorar (algo imposible para el actuante dado el volumen y naturaleza del documento de referencia) la oportunidad e incidencia¹ sobre la seguridad de las propuestas realizadas por Solidaridad Obrera se considera ajustado a derecho el proceder de la empresa: discusión en Comité de Seguridad y Salud, consulta y participación con la incorporación de muchas de las alegaciones presentadas y, finalmente, justificación del por qué no se aceptan las descartadas.”

DENUNCIA DEBIDO AL INCUMPLIMIENTO DE RESOLUCIONES

Resoluciones (de fechas 3 y 23/4/2007) referidas a: Deficiencias del deber de información en materia de seguridad (en relación al cumplimiento de requisitos establecidos en el RD 1215/97 por parte de los vehículos auxiliares y material móvil) y deficiencias de seguridad (en relación al no funcionamiento del radioteléfono en diversos tramos de la red y a que ciertos vehículos auxiliares no dan ocupación)

Denunciamos, el 20/9/2007, que habiendo transcurridos más de cinco meses desde que la Inspección remitiera las resoluciones a la

1. Nos resulta sorprendente que el Inspector, a pesar de contar con numerosos recursos (Organismos de la Comunidad de Madrid, de la Inspección, etc.) que le pueden asesorar técnicamente en este asunto, no quiera entrar a valorar la incidencia sobre la seguridad de los trabajadores, que tienen las propuestas que realizamos y que no fueron atendidas por la empresa. Creemos que se trata de una irresponsable dejación de funciones por parte del inspector.

empresa, ésta no las cumple, ni solventa los problemas que motivaron las denuncias.

Requerimiento

El Inspector, con fecha 13/11/2007, requiere nuevamente a la empresa que:

Debe facilitarse a los representantes legales de los trabajadores la información pertinente respecto de la conformidad al RD 1215/1997 de los denominados vehículos auxiliares actualmente operativos.

Debe facilitarse, puesto que existen, los manuales de conducción, los procedimientos de mantenimiento y la documentación relativa a los mantenimientos realizados a esos vehículos auxiliares que están operativos.

Debe facilitarse a los representantes legales de los trabajadores la información pertinente respecto de aquellas zonas de la red donde sistemáticamente no funciona el radioteléfono y poner en conocimiento de los trabajadores que deban utilizar radioteléfono esa circunstancia.



DENUNCIA MOTIVADA POR EL INCUMPLIMIENTO DE REQUERIMIENTO

Referido a las obligaciones que contenía el requerimiento¹ (I-292/07) de la Inspección de Trabajo relativo a la falta de señalización de existencia o no de mechinales²

Presentada el 21/9/2007.

Se había cumplido el plazo establecido que finalizaba el 30/05/07 para que la empresa adoptase las medidas correctoras, estipuladas por el Inspector, en su resolución de 27/3/07. La empresa se había limitado a darnos un listado sobre las condiciones en las que se encuentran los susodichos mechinales, obviando el requerimiento citado.

Resolución

El Inspector, de fecha 13/11/07, estima: “Con respecto a la señalización de mechinales... se considera oportuno dejar momentáneamente en suspenso el cumplimiento de lo requerido hasta que no se produzca acuerdo respecto del procedimiento de autorización para acceder a la vía en horas de servicio dada la imposibilidad de garantizar que todos los mechinales se encuentran expeditos y que, en determinadas líneas, no existe este refugio.”

DENUNCIA MOTIVADA POR EL INCUMPLIMIENTO DE REQUERIMIENTO

Referido a las obligaciones que contenía el requerimiento³

1. Este requerimiento establecía: Señalizar en piñones la existencia o no de mechinales en la interestación correspondiente. Dar instrucciones a trabajadores de Metro y a las empresas contratistas y subcontratistas, dentro de la obligatoria coordinación de actividades, para que los mechinales permanezcan limpios y libres de obstáculos que impidan el refugio de los trabajadores en caso de necesidad.

2. Nichos para refugio exclusivo de personal. Huecos abovedados de dimensiones aproximadas 1'50 x 2,00 x 0,75 metros, practicados en los paramentos laterales del túnel, a 25 metros de distancia entre sí y situados a tresbolillo en ambos paramentos laterales.

3. Este requerimiento, de fecha 26/9/2006, obliga a la empresa a que “revisase la evaluación de los riesgos a los que se ven sometidos los trabajadores cuando se realizan servicios que no se corresponden con la explotación comercial (con viajeros) y se hacen con los denominados vehículos auxiliares; realizando, a la par, la planificación preventiva derivada”.

(I-8701/06) de la Inspección de Trabajo relativo al accidente mortal del 10/4/2006 y el Deber de Información.

Presentada el 31/10/2007.

Desde la fecha del referido requerimiento se habían celebrado seis Plenos Extraordinarios del Comité de Seguridad y Salud para tratar las Medidas de Seguridad para trabajos en la vía y doce Plenos Ordinarios más de este mismo Comité, sin que la empresa aprovechara alguna de estas citas con la Representación de los Trabajadores para hacerles entrega del citado requerimiento y/o comentar su existencia¹.

Queda demostrado que la empresa tuvo la oportunidad, pero en ningún momento la voluntad de cumplir con lo establecido en este requerimiento; una prueba más de la insumisión empresarial a la legalidad y de su entorpecimiento de la labor de los Delegados de Prevención y de los delegados sindicales.

En primer lugar denunciemos la actitud obstruccionista y de ocultación por parte de la empresa, en lo relacionado con este requerimiento. La empresa no ha cumplido, como determina el requerimiento, la realización de una nueva evaluación de riesgos de los trabajos que se realizan en la vía y las medidas que de ello deriven, ni se han debatido en el seno del CSS ni se han dado a conocer a la Representación de los Trabajadores. Ni tal como se dispone, que en el plazo de 30 días haya tomado las medidas correctoras y la planificación preventiva para su aplicación.

En el pleno del CSS 30/10/2007 se negó a aportar la documentación que establece el requerimiento.

Resolución

El Inspector, con fecha 15/1/2008, manifiesta que se constata el incumplimiento del deber empresarial de facilitar información (entrega del requerimiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social) a los representantes legales de los trabajadores. Consecuentemente se extiende acta de infracción.

1. Para una mayor información véase, en este mismo Capítulo en páginas anteriores, el Apartado X. 1. 1. B. AÑO 2008. Octubre

Y dice: “Los incumplimientos del contenido de lo requerido no son inicialmente objeto de sanción, por cuanto se ha constado la adopción de determinadas medidas en la circulación de vehículos auxiliares (salida a vía entre dos trenes, retirada de alguno, formación) que suponen una previa evaluación y porque se exigía su discusión en el Comité de Seguridad y Salud. Una vez subsanada la falta de información y sancionada la falta de información que impide la participación de los delegados de prevención y demás representantes, se ha de esperar a que esa participación sea efectiva”.

Escrito al Jefe Adjunto de la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Madrid

El 21/2/2008 nos dirigimos a él para denunciar el irregular proceder del Inspector en esta Denuncia, al no reunirse con Solidaridad Obrera (como denunciante) para tener la legítima oportunidad de rebatir los argumentos empresariales contra nuestra denuncia, para poder aclarar aspectos y contrastar la información facilitada por la empresa; lo que nos ha dejado en una evidente situación de indefensión.

Censuramos con rotundidad y gravedad que el Inspector haya dado por buenas las manifestaciones de la empresa en el sentido de que ha “constatado la adopción de determinadas medidas en la circulación de vehículos auxiliares”, ya que es falso pues la empresa sigue sin poner en marcha las medidas del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* y sin reunirse con la Representación de los Trabajadores para abordar este Acuerdo desde diciembre de 2006.

Pedimos que el Inspector sea advertido por su procedimiento, rectifique la resolución dictada, analice los riesgos denunciados y requiera a la empresa que solvete las deficiencias denunciadas.

Contestación del Jefe Adjunto

Recibimos su contestación en una comunicación de 11/3/2008, en la que valora¹ así la actuación del Inspector: “es técnicamente ajustada a Derecho”.

1. A nuestro juicio se trata de un ejemplo de corporativismo y de nula voluntad para rectificar lo que, a todas luces, es un error mayúsculo de apreciación de la realidad.

Sin entrar en las cuestiones de fondo y dando por buenas las falsas afirmaciones de la empresa.

DENUNCIA POR EL INCUMPLIMIENTO EMPRESARIAL DE SU DEBER DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Al negarse a entregar la documentación e información solicitada, que consideramos precisa sobre un grave accidente ocurrido en Loranca¹ el 22/2/2008

Presentada el 16/4/2008.

Solicitamos los documentos de los resultados de las comprobaciones realizadas a este vehículo que certifiquen que cumple con el RD 1.215/97, el Manual de formación profesional, el Manual con las características técnicas del vehículo, la correspondiente evaluación de riesgos laborales del manejo de este vehículo y el informe pericial del accidente².

Resolución

El Inspector constata que la empresa no ha facilitado la documentación solicitada y establece como criterio de agravación de la sanción los precedentes incumplimientos por parte de la empresa a requerimientos de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

DENUNCIA DEBIDO AL INCUMPLIMIENTO DEL REQUERIMIENTO

Requerimiento (de fecha 13/11/2007) referido a la negativa empresarial de aportar la información sobre vehículos auxiliares (Acreditación relativa al RD1215 y diversos manuales) y zonas “oscuras”.

1. En páginas anteriores, en el Subcapítulo X. 1. 1. Año 2008 “Otros tres graves accidentes en 2008” damos una breve explicación del accidente.

2. Se descubrió, entre otras deficiencias: que la empresa no había realizado la correspondiente evaluación de riesgos, que ese vehículo no estaba preparado para desarrollar esas actividades (remolque de trenes en recintos) en Depósitos donde las vías tuviesen rampas y que la formación profesional de los trabajadores era deficiente.

Presentada el 13/5/2008.

Denunciamos que la empresa, seis meses después del último requerimiento aún no nos ha remitido ninguna documentación de la requerida en las resoluciones¹. Además la empresa: No ha solventado estos problemas, demostrando una vez más su inoperancia empresarial y su nula preocupación en materia de seguridad. Ha dado muestras indudables de su negligencia y de su obstrucción a la labor sindical y de los Delegados de Prevención. Está incumpliendo, reiterada e irresponsablemente la legalidad, poniendo en riesgo “grave y evidente” a los trabajadores².

Resolución

El Inspector, por medio de un escrito de 26/8/2008, explica que constató el incumplimiento alegado por el sindicato denunciante, que ya había practicado con anterioridad acta de infracción por los hechos comprobados y como criterio de graduación había mencionado el incumplimiento de los requerimientos previos de la Inspección sin que la empresa modifique su conducta de resistencia a la entrega. Atendiendo a lo anterior, respetando el principio “non bis in ídem”³, no se practica nueva acta de infracción.



1. La empresa ha mantenido estos años un férreo control sobre esta información, impidiendo de esta manera que pudiéramos contrastar la documentación de la que disponía y, especialmente, si los vehículos que eran siendo utilizados estaban conforme a las disposiciones legales.

2. Nosotros creemos firmemente que todos los vehículos clásicos no cumplían los requisitos necesarios. Porque todos los vehículos habían sido adaptados (al RD 1215/97) por la misma empresa (Eurocontrol, cuyo técnico fue juzgado como acusado en el proceso penal) y en similares condiciones al T4, que los Peritos Judiciales (el Inspector de Trabajo y el Técnico de Prevención de la Comunidad de Madrid) determinaron que no estaba conforme a este RD.

3. No se pude imponer sanciones penales y administrativas por unos mismos hechos ya sancionados.

DENUNCIA MOTIVADA POR DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD

En los trabajos que se realizan en la plataforma de vía en horas fuera de servicio al público. En concreto sobre las condiciones que ha de cumplir el Área de Seguridad¹.

Presentada el 21/5/2008.

Denunciamos que la empresa, en el documento definitivo que ha elaborado sobre este aspecto: acepta algunas de nuestras alegaciones, manifiesta que no contemplará otras de nuestras alegaciones, no incluye unas alegaciones sin dar explicación alguna y no incluye algunas alegaciones que anteriormente había manifestado que aceptaba.

Ante esta normativa mantenemos unas discrepancias fundamentales, porque consideramos que la no inclusión de las anteriores alegaciones implica un evidente y grave riesgo para la seguridad de los trabajadores.

Resolución

El Inspector, por medio de un escrito de 26/8/2008, explica que no es labor de la Inspección decidir sobre la idoneidad o no de las alegaciones y tan solo sería denunciabile el incumplimiento de lo recogido en la normativa.

Literalmente, dice: “Con respecto a lo vertido en el escrito de denuncia sobre la forma de proceder de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social reclamando un pronunciamiento sobre el fondo de lo planteado, ya se contestó en una ocasión anterior que no corresponde al Inspector la elaboración de normas de empresa y que es a ésta a quien, de conformidad con el art. 14, de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (BOE, 10 de noviembre), corresponde el deber de seguridad pero también la capacidad y el poder de decisión para dirigir la misma.”

DENUNCIA POR DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD

En relación a las *Normas para la Seguridad de los agentes en relación con la circulación.*

1. Apartado Cuarto del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*

Presentada el 2/7/2008.

Porque consideramos que estas *Normas* tienen muchas carencias: Son insuficientes las especificaciones que se determinan para el Área de Trabajo. No se contempla que estará protegida por calces portátiles (debidamente señalizados) instalados en la vía. Consideramos que no deberían realizarse trabajos programados en tanto no se encuentren las luces del túnel encendidas y los ventiladores apagados. No recoge como lugar de refugio los “voladizos de andén”¹.

Tampoco se recoge que el Área de seguridad estará protegida por un sistema de alarmas que permitan avisar a los trabajadores en la vía, en el caso de una eventual invasión de un vehículo en esa área, para que puedan abandonar la vía. Además, entendemos que la información y/o formación que en algunos casos se ha realizado, es claramente insuficiente; y en la mayoría de los casos a los trabajadores afectados no les han impartido formación profesional alguna. Por lo que la empresa está incumpliendo su deber de prevención de riesgos laborales.

Pedimos que se exija a la empresa para que: suspenda la aplicación de estas nuevas *Normas de Seguridad*, recoja las consideraciones que exponemos, las incluya en las *Normas de Seguridad* y establezca previo a su futura implantación los oportunos cursos de formación profesional en esta materia a todos los trabajadores implicados, y les facilite el nuevo manual de *Normas*.

Visita del Inspector de Trabajo

Se produce el 24/11/2008; en ella la empresa reconoce que efectivamente se repartió tarde el manual, también dicen que es recopilación de la normativa existente y que es un resumen de fácil lectura. El Inspector de Trabajo dice que se debería cambiar de nombre si es como dicen una recopilación de normativa. Desde Solidaridad Obrera se le pregunta si está vigente la normativa de Abril de 1997, la contestación es que sí, que sigue vigente.

1. Lugar de refugio. Zona cubierta por el forjado de los andenes y que a lo largo de los mismos queda fuera del gálibo de los trenes

Resolución¹

El Inspector, por medio de un escrito de fecha 5/1/2009, expone: “Quedó claro que el texto de 1 de junio de 2008 es una refundición de las normas en vigor... Siguen en plena vigencia las normas de abril de 1997, y la circular de la Dirección nº 1/2008. Como repetidamente se ha dicho por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, no es cometido de la misma el análisis del contenido de las normas que se están elaborando dentro de Metro de Madrid... se consultó y dio participación a los representantes legales de los trabajadores y se contestaron sus propuestas no aceptadas cumpliendo las exigencias legales de aplicación”.

DENUNCIA POR DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD

Por incumplir los requisitos establecidos en el RD 1215/97 los equipos de trabajo (“barrones²”), que se utilizan para el remolque o arroje³ de trenes.

Presentada el 26/8/2008.

El pasado 9 de agosto un vehículo auxiliar que estaba siendo remolcado por ambos extremos con barrones, sufrió un accidente al romperse estos equipos de trabajo. El vehículo auxiliar chocó con el tren que iba tras él.

Como la empresa no acredita el cumplimiento del RD 1215/97, hay indicios claros de que se incumple la citada normativa, igual que ocurrió con el vehículo T-4.

1. Mantiene la actitud de inhibirse, como en anteriores resoluciones (de fecha 13/11/2007, de 26/8/2008) y no analiza, como es su cometido, si las normas implican riesgos para la seguridad de los trabajadores, reclamando la ayuda precisa para esta labor de otros organismos de la Comunidad de Madrid como el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, el Instituto Regional de Seguridad y Salud de la Comunidad de Madrid, etc. Y resulta absurdo que estime que sigue en plena vigencia la circular 1/2008 cuando la misma empresa ha reconocido, a resulta de indicaciones de Solidaridad Obrera, que contiene errores importantes.

2. Pieza metálica, portátil, que posibilita la unión entre dos vagones. Utilizado para remolque entre vehículos móviles.

3. Colocar dos trenes en los extremos de otro (averiado), para su traslado.

Y le reclamamos al Inspector que no sólo se limite a considerar si en este caso la empresa ha incumplido la legislación (que comprobará que lo ha hecho), sino que exija la inmediata retirada (y prohibición de utilización) de todos los barrones que no tengan la acreditación de que cumplen el RD, ya que hay riesgo cierto y grave de seguridad para los trabajadores.

Visita del Inspector de Trabajo

Se produce el 24/11/2008¹; en ella la empresa se muestra tozuda y no reconocen que los barrones son un equipo de trabajo, informa que se ha creado un equipo técnico para que valore, estudie y se hagan pruebas con barrones, además se tratará en el Comité Seguridad y Salud. Al Inspector de Trabajo le vale con el compromiso del estudio de la empresa. Desde Solidaridad Obrera reiteramos que los barrones son equipos de trabajo y como tales deben cumplir los requisitos de utilización, certificación y revisión que exige la ley.

Resolución

El Inspector, por medio de un escrito de fecha 17/2/2009 dice: “Se realizó actividad inspectora comprobando irregularidades en materia de prevención de riesgos laborales congruentes con los hechos denunciados. Por lo que, de conformidad con lo previsto en el art. 7, de la ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (BOE de 15 de noviembre), se procedió a extender acta de infracción.”

DENUNCIA POR INCUMPLIMIENTO EMPRESARIAL DE SU DEBER DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Al negarse a entregar la documentación e información solicitada, que consideramos precisa sobre un grave accidente ocurrido en Línea 4 el 9/8/2008.

Presentada el 14/10/2008. Esta Denuncia es complementaria a la anterior.

1. Días antes la empresa ya había entregado a la Representación de los Trabajadores tres hojas donde expone su versión de cómo se produjo el accidente y la relación de las medidas organizativas y de seguridad que se comenzaron a tomar desde entonces.

Se produjo un grave accidente en la Red de Metro de Madrid¹. Y solicitamos una relación de información y documentación que consideramos precisa sobre este hecho. Pero la empresa no la facilitó, ni aportó en las reuniones y Plenos del Comité de Seguridad y Salud que se celebraron posteriormente.

Consideramos que esa información y documentación debe sernos entregadas, y pedimos que dicte Resolución instando a la empresa para que cumpla con su deber de información.

Resolución

A fecha de cierre de la edición del Libro aún no ha sido recibida en la Sección Sindical.



1. En páginas anteriores en el subcapítulo X. 1. 1. C. Año 2008 “Otros tres graves accidentes en 2008” damos una breve explicación del accidente.

DENUNCIA POR INCUMPLIMIENTO EMPRESARIAL DE SU DEBER DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Al negarse a entregar la documentación e información solicitada, que consideramos precisa sobre un grave accidente ocurrido en Línea 6 el 26/8/2008

Presentada el 14/10/2008

Tras conocer que se había producido un grave accidente en la Red de Metro de Madrid¹, solicitamos una relación de información y documentación que consideramos precisa sobre este hecho. Pero la empresa sólo la facilitó parcialmente² en las reuniones y Plenos del Comité de Seguridad y Salud que se celebraron posteriormente.

Como en el caso anterior, consideramos que esa información y documentación debe sernos entregadas (para poder realizar una investigación exhaustiva del accidente), y pedimos que dicte Resolución instando a la empresa para que cumpla con su deber de información.

Resolución

A fecha de cierre de la edición del Libro aún no ha sido recibida en la Sección Sindical.

DENUNCIA POR INCUMPLIMIENTO DE RESOLUCIÓN³

Resolución (de fechas 26/7/2008) referidas a: Deficiencias del deber

1. Un tren arrolló una carretilla de material que se encontraba en el túnel; los seis trabajadores pudieron ponerse a salvo sin resultar heridos. En páginas anteriores en el subcapítulo X. 1. 1. C. Año 2008 “Otros tres graves accidentes en 2008” damos una breve explicación del accidente.

2. Hizo recaer en el Inspector del Puesto de Mando la responsabilidad de todo lo sucedido; argumentando que por impericia (debido a su falta de práctica) no cumplió las *Normas de Seguridad en relación a la circulación* de 1/6/2008. No quiso asumir que de haber estado implantadas todas las medidas del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* este accidente nunca se podría haber producido.

3. Diez meses después del accidente la empresa aportó parte de la documentación requerida: Manual de formación profesional, el Manual con las características técnicas del vehículo “trasmovil” implicado en el accidente.

de información en materia de seguridad y deficiencias de seguridad en relación al accidente ocurrido en la estación de Loranca el 22/2/2008.

Denunciamos, el 14/10/2008, que habiendo transcurridos más de 2 meses desde que la Inspección trasladas las resoluciones, la empresa no las cumple, ni solventa los problemas que motivaron las denuncias.

Requerimiento

A fecha de cierre de la edición del Libro aún no ha sido recibida en la Sección Sindical.

DENUNCIA REFERIDA A DEFICIENCIAS DEL DEBER DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD Y A DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD DE EQUIPOS DE TRABAJO

En relación al incumplimiento empresarial de su deber de información en materia de prevención de riesgos laborales, y por la vulneración del derecho de los trabajadores a la integridad física y a una protección eficaz en materia de seguridad y salud y al incumplimiento del deber de proteger a los trabajadores frente a los riesgos laborales. Relativo a los vehículos auxiliares nuevos.

Presentada el 26/2/2009¹

Reclamamos los manuales (de instrucciones, de conducción, de mantenimiento y de seguridad) de cada uno de estos vehículos. Y demandamos unas medidas de seguridad que entendemos que deben cumplir estos vehículos: Estar dotados de instalación de ATP, de balizas luminosas autónomas en los extremos del vehículo y de un sistema de alarma sonora que actúe cuando inicie la marcha sin intervención del conductor. Que dispongan de varios calces para sus ruedas, homologados, que las inmovilicen en las situaciones de parada. El sistema de mando de estos vehículos debe estar dispuesto y protegido de manera que se impida un accionamiento involuntario.

1. Porque creemos que los vehículos deben contar con todas las medidas de seguridad necesarias para garantizar la seguridad de los trabajadores y evitar los graves riesgos que, actualmente, entrañan.

Consideramos que esa información y documentación debe sernos entregadas y pedimos que dicte Resolución instando a la empresa para que cumpla con su deber de información. Asimismo, entendemos que debe entrar al fondo y al contenido de las propuestas y sus consecuencias para la seguridad, ya que los riesgos para la seguridad de los trabajadores pueden incluso suponer un accidente mortal.

Resolución

A fecha de cierre de la edición del Libro aún no ha sido recibida en la Sección Sindical.

DENUNCIA REFERIDA A DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD DE EQUIPOS DE TRABAJO

En relación a la vulneración empresarial del derecho de los trabajadores a la integridad física y a una protección eficaz en materia de seguridad y salud y al incumplimiento del deber de proteger a los trabajadores frente a los riesgos laborales, al poner a disposición de los trabajadores equipos de trabajo que no satisfacen los requisitos de seguridad aplicables.

Presentada el 3/4/2009¹

Nos referimos en concreto a los mandos del sistema de freno mecánico o de estacionamiento de los vehículos auxiliares clásicos (utilizados en las labores de mantenimiento). Proponemos que estos vehículos dispongan de una medida de seguridad (bulón que trabe el trinquete del freno) que impida que se pueda desactivar este freno, si no es por la intervención humana. Pues consideramos que este sistema de mando debe estar protegido de manera que se impida un accionamiento involuntario.

Resolución

A fecha de cierre de la edición del Libro aún no ha sido recibida en la Sección Sindical.

1. Porque consideramos que el sistema de freno mecánico, como componente esencial de los sistemas de mando del equipo de trabajo, debe cumplir escrupulosamente con el Real Decreto 1215/97: “Los órganos de accionamiento No deberán acarrear riesgos como consecuencia de una manipulación involuntaria.”

DENUNCIA REFERIDA A DEFICIENCIAS DEL DEBER DE INFORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD Y A DEFICIENCIAS DE SEGURIDAD DE EQUIPOS DE TRABAJO

En relación al incumplimiento empresarial de su deber de información en materia de prevención de riesgos laborales, y por la vulneración del derecho de los trabajadores a la integridad física y a una protección eficaz en materia de seguridad y salud y al incumplimiento del deber de proteger a los trabajadores frente a los riesgos laborales. Relativo a los calzos para inmovilización de las ruedas de todos los vehículos auxiliares.

Presentada el 29/05/2009

Reclamamos el estudio encargado por Metro de Madrid a la empresa INECO sobre la colocación de este tipo de calzos. Y demandamos que pasen a formar parte de la dotación de los vehículos, pues, son un sistema complementario de estacionamiento del vehículo, que puede garantizar de manera eficaz la inmovilidad del equipo.

Consideramos que esa información y documentación debe sernos entregadas y pedimos que dicte Resolución instando a la empresa para que cumpla con su deber de información. Asimismo, entendemos que debe entrar al fondo y al contenido de la propuesta y sus consecuencias para la seguridad, ya que los riesgos para la seguridad de los trabajadores pueden incluso suponer un accidente mortal.

Resolución

A fecha de cierre de la edición del Libro aún no ha sido recibida en la Sección Sindical.

X. 3. DENUNCIA ANTE EL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN nº 43 de Madrid

El 31/10/2006 presentamos ante el Juzgado una copia de la Denuncia formulada ante la Inspección de Trabajo (el 27/10/2006) contra la empresa Metro de Madrid, S.A. por la utilización interesada del Acta 5/2006 del Comité de Seguridad y Salud (reunión del 27/7/2006).

Aún no hemos tenido contestación, del Juzgado, al respecto.

X. 4. DEMANDAS ANTE EL JUZGADO DE LO SOCIAL

Habían transcurrido siete meses desde que se alcanzara el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* y se habían superado en cuatro meses los plazos establecidos en este *Acuerdo* para la implantación de las medidas de seguridad, pero aún no se habían puesto en marcha sus apartados fundamentales. Además, tal como se estaban desarrollando, en noviembre y diciembre de 2006, las reuniones con la empresa se veía con claridad que no se producirían avances de relevancia.

La única posibilidad jurídica que existía para tratar de que se aplicasen las medidas sería que un juez lo determinase por sentencia. Y emprendimos ese camino. Iniciamos el procedimiento de Demanda de Conflicto Colectivo, con el fin de que se obligase a la empresa a aplicar las medidas acordadas que impidan la muerte de más trabajadores.

Ningún otro sindicato quiso asumir el trabajo, preferían dejar pasar el tiempo y, si les era posible, olvidar.

X. 4. 1. CONFLICTO COLECTIVO

El 2/1/2007 presentamos una Papeleta de Conciliación ante el Servicio de Mediación Arbitraje y Conciliación (SMAC).

X. 4. 1. A. Qué solicitamos en la Demanda

Demandamos que la empresa reconociese el DERECHO que asiste a los trabajadores a que se cumplan cada uno de los Apartados de la propuesta sobre cuestiones relacionadas con la huelga convocada por el Comité de Empresa sobre seguridad, ratificados por la representación

social y la empresarial el 29 de mayo de 2006 y en concreto y con carácter inmediato, una vez que ha quedado demostrado que se han superado con creces los plazos establecidos en el citado *Acuerdo de mayo*, se obligue la empresa a:

- Proporcionar a las brigadas o equipos de trabajadores (en particular de las Secciones de Vía, Línea Aérea, etc.) que realicen trabajos en una zona fija y estable de la vía, y siempre como dotación del vehículo auxiliar adscrito a dicha brigada, calces portátiles, para su colocación a ambos lados de la zona de trabajo como protección obligatoria. Dotar a los vehículos de calces para su aplicación sobre las ruedas. Párrafos primero y segundo del Apartado Primero.

- Trasladar al Comité de Seguridad y Salud, un calendario en el que se recoja la propuesta concreta de retirada de la circulación de cada material móvil tipo clásico. Apartado Segundo.

- Se establezca la conducción por dos conductores desde el inicio de los servicios especiales que impliquen el estacionamiento o inmovilización permanente en la vía, en horario nocturno, de un material tipo clásico en un mismo lugar tajo o zona de trabajo. Apartado Tercero.

- Comprobar el estado de las comunicaciones relativas al material móvil y se informe de ello al Comité de Seguridad y Salud, además de mejorar las instalaciones de estaciones. Apartado Quinto.

- Revisar la Formación Profesional que se imparte a los conductores de nuevo ingreso sobre la conducción de vehículos auxiliares, tunelillos de enlace, etc. antes de su incorporación a la Empresa y garantizar que su duración en estas materias nunca será inferior a 30 horas. Apartado Séptimo.

- Someter, según establece el Apartado Octavo, al dictamen o parecer de un Organismo Oficial o Entidad externa de reconocido prestigio, que tendrá que ser la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid las disconformidades absolutas que entre las partes existen respecto a los Apartados Cuarto (que fija el establecimiento de una zona de seguridad) y respecto a Apartado Sexto (que determina la finalidad de establecer medidas de alarma para avisar a los trabajadores que realizan trabajos fijos y estables en la vía).

X. 4. 1. B. Acto ante el SMAC

Celebrado el 23/1/2007. Los Sindicatos CC.OO., UGT, SCMM, SLMS y SEMM se sumaron a la Demanda. La empresa se opuso. Un día después presentaríamos la correspondiente Demanda ante el Juzgado de lo Social.

X. 4. 1. C. Juicio

Se celebra el 6/2/2007 en el Juzgado de lo Social nº 10 de Madrid.

No acudieron ni UGT ni el STMM. La USO, como siempre, sin posicionarse a favor de los trabajadores. CC.OO., SCMM, SLMS y SEMM se sumaron a la Demanda. Todos estábamos de acuerdo que era la mejor opción dadas las circunstancias y que se trataba de un *Acuerdo* que puso fin a unos paros y, por tanto, exigible su cumplimiento ante los tribunales.

La empresa, con sus típicas y recurrentes marrullerías y mentiras, defendió: que no era un acuerdo (y, para ello, falsamente argumenta que “las propuestas tenían tal trascendencia técnica que no se podían acordar”), que el accidente mortal no se ha justificado que se debiera a la falta de medidas de seguridad, que está cumpliendo y haciendo muchas cosas, y no tiene la culpa de los retrasos de la aplicación de la medidas.

X. 4. 1. D. Sentencia

De fecha 8/3/2007. Desestima nuestra Demanda, por motivos puramente formales; no entra al fondo de la misma. El juez dice que no consta que haya documento alguno que pruebe la existencia de un Acuerdo que hubiere puesto fin a la huelga; por tanto no estamos ante el supuesto legal del art. 8 del RDL de 4/3/1977: “El Pacto que ponga fin a la huelga tendrá la misma eficacia que lo acordado en convenio colectivo”.

El Sindicato pretende el cumplimiento de todos los apartados del documento de fecha 29 de mayo denominado, “Propuesta sobre cuestiones relacionadas con la huelga convocada por el Comité de Empresa sobre Seguridad”. Y tratándose de una Propuesta, y no de una norma estatal, convencional, de empresa, acuerdo, decisión o práctica mantenida, concluye el juez que no existe fundamento jurídico o práctica consuetudinaria que posibilite la interpretación que haya de darse en el presente supuesto.

No compartimos esta sentencia. Consideramos que el *Acuerdo de Mayo* es el pacto que puso fin a las movilizaciones convocadas. Es el resultado de unas negociaciones y es la contraprestación por la desconvocatoria de unos paros; no surge espontáneamente.

Cuando en mayo de 2006 la empresa alcanzó el *Acuerdo*, ya estaba pensando en no cumplirlo, por eso su especial interés en que: no fuese suscrita un Acta como siempre se hace con los acuerdos y que el inicio del Acuerdo fuese “Propuestas...”.

Entonces, desde Solidaridad Obrera insistimos, sin éxito, ante el resto de sindicatos para que el *Acuerdo* fuese suscrito como todos, con su correspondiente Acta, porque nunca nos fiamos de la empresa. Algunos somos desconfiados (con la empresa) por naturaleza... y el tiempo desgraciadamente nos da la razón.

La justicia y las sentencias no siempre son justas.

X. 4. 1. E. Recurso

La sentencia permitía recurso de Súplica ante el Tribunal Superior de Justicia. Y lo formalizamos el 25/6/2007. El 13/7/2007 la empresa impugnaría nuestro recurso.

El 2/4/2008 el Tribunal desestima el recurso, e insiste en los planteamientos del Juzgado de lo Social, afirmando que “no estamos, por tanto, ante una controversia sobre la aplicación e interpretación de una norma estatal, convenio colectivo, cualquiera que sea su eficacia, o de una decisión o práctica de empresa; no hay necesidad de interpretar cada uno de los apartados de la propuesta sino que se solicita que se obligue a la empresa a que cumplan los mismos, en la medida que la misma se comprometió, que no es el ámbito propio del conflicto colectivo”.

X. 4. 2. DEMANDA ORDINARIA DE RECLAMACIÓN DE DERECHOS

Aprovechando los Fundamentos de Derecho de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia (a resultas de nuestra Demanda de Conflicto Colectivo, por el incumplimiento del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*) el 11/7/2008 presentamos, como establece la Ley, una Demanda Ordinaria ante el Servicio de Mediación Arbitraje y Conciliación (SMAC).

Se abría una nueva posibilidad para conseguir que los tribunales obligasen a Metro a cumplir con su parte del *Acuerdo*. Porque está demostrado que en la mayoría de las ocasiones a la empresa sólo se la obliga a cumplir por la fuerza (movilizaciones laborales, presión mediática, sentencias judiciales, etc.) ya que no admite razones.

X. 4. 2. A. Qué solicitamos en la Demanda

Como en el caso de la Demanda de Conflicto Colectivo (ver en páginas anteriores el Apartado X. 4. 1. A) nuevamente demandamos que la empresa reconociese el DERECHO que asiste a los trabajadores a que se cumpla cada uno de los Apartados de la *Propuesta sobre cuestiones relacionadas con la huelga convocada por el Comité de Empresa sobre seguridad* (denominado habitualmente *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*), ratificados por la representación social y la empresarial el 29 de mayo de 2006 y en concreto y con carácter inmediato, una vez que ha quedado demostrado que se han superado con creces los plazos establecidos y se obligue a la empresa a cumplir todos y cada uno de los Apartados del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

X. 4. 2. B. En el Acto en el SMAC

El 24/7/2008, la empresa, como es su norma habitual, se opuso. El 4/9/2008 presentaríamos la Demanda ante el Juzgado de lo Social.

X. 4. 2. C. Resolución del Juzgado previa al juicio

El 28/10/2007 comunica una resolución por la que advierte

que se deben presentar tantas copias de la demanda como partes demandadas¹.

Por parte de Solidaridad Obrera se presenta escrito de Subsanación de Defectos, el 13 de noviembre, subsanando dicha omisión y acompañando las copias solicitadas. Posteriormente el Juzgado considerará subsanada la omisión y citará a juicio.

X. 4. 2. D. Juicio

El acto del juicio se celebra el 4 de junio de 2009, a las 10'15 horas en el Juzgado de lo Social nº 17 (c/ Hernani, 59, 4ª planta, Metro de Nuevos Ministerios). Se presentaron todos los sindicatos para sumarse a la demanda, les avisó la empresa. La jueza no quería entrar en el asunto, todo su empeño era que desistiésemos de la demanda, al final dio cuatro días para desistir o ratificarnos en la demanda; insistía en que se trataba de un tema ya juzgado.

Por la Sección Sindical se decidió desistir de la demanda, porque se entendió que no se conseguiría una sentencia favorable, más bien todo lo contrario.

1. En el escrito de Demanda presentada el 4 de septiembre de 2008 y, a los efectos de evitar un posible pronunciamiento de falta de litisconsorcio pasivo necesario, cautelarmente y por estrictos motivos procesales, además de contra la empresa, también se presenta la demanda contra: El Comité de Empresa de Metro de Madrid, S.A., UGT, CC.OO., SCMM, SLMS, USO, SEMM y STMM y Comité de Seguridad y Salud de Metro de Madrid. **Litisconsorcio pasivo.** Escrito dirigido al juzgado en contestación a la providencia dictada para ampliar la demanda introduciendo nuevas partes como demandadas.

X. 5. PUBLICACIONES DE SOLIDARIDAD OBRERA

Hemos pretendido, a través de los avisos y con el periódico sindical *Contramarcha*, mantener informados a los trabajadores de todos los hechos relevantes que se han ido produciendo, a la vez que manteníamos vivo en la memoria el accidente.

Todo este material informativo ha sido veraz, objetivo, comprensible (a pesar de la complejidad técnica de algunos aspectos tratados), descartando la información de carácter morboso o exagerado. Difundimos reiteradamente las medidas de seguridad acordadas y las propuestas realizadas, para que los trabajadores las pudieran integrar en su vida laboral diaria.

Buscamos motivar a los trabajadores para que asumieran la importancia vital de las medidas de seguridad. Y, por supuesto, quisimos poner al descubierto la verdadera cara de los directivos (imputados o no) y el comportamiento cínico de la empresa. Porque es alarmante la negligencia y la falta de previsión empresarial, la carencia de humildad de los directivos de la empresa para reconocer sus errores y su irresponsabilidad en cuanto a prevención de riesgos y respecto a la formación profesional que se imparte a los trabajadores.

Sabemos que hemos cubierto un gran hueco informativo y educativo que dejaron todos los demás sindicatos, que no informan habitualmente y que en este tema fueron especialmente silenciosos. Pero lo que nos mueve es ofrecer a todos la máxima información para que se pueda comprender todo lo sucedido y valorar el trabajo desarrollado.

X. 5. 1. AVISOS A LOS TRABAJADORES

Son distribuidos por la empresa en todos los puestos y centros de trabajo (puestos de venta en las estaciones, cabeceras, recintos de mantenimiento, talleres, etc.), en un número superior a los setecientos cincuenta ejemplares por cada aviso. Además, la mayoría de ellos los hemos remitido por fax a más de ciento veinte destinos internos en Metro y han sido colocados, en muchas ocasiones, directamente en tableros de avisos de numerosos centros de trabajo.

Los avisos son el canal de comunicación escrita más ágil para con los trabajadores, contienen la información más inmediata y resumida; que más tarde será ampliada y compilada en los artículos del periódico sindical *Contramarcha*. Se utilizan para dar una mayor diligencia a la noticia y así facilitar que se conozca de manera más rápida.

X. 5. 1. A. Durante el año 2006

De los ciento treinta avisos publicados, veintiocho de ellos¹ trataban total o parcialmente el accidente y/o el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

Desde el primero (nº 36, del 11 de abril), en el que exponíamos el terrible suceso, hemos desarrollado una intensa labor explicando las medidas de seguridad que planteábamos, las reuniones que se mantenían con la empresa, las negociaciones. Sin omitir nada, sin evitar las críticas ni las decepciones.

Hemos sacado a la luz (no hemos escondido como otros sindicatos: SCMM, UGT y CC.OO.) todos los informes periciales, sus conclusiones y sus recomendaciones. Naturalmente dimos amplia cobertura a las comparecencias ante el Juzgado de Instrucción de los testigos y de los directivos imputados, porque todos tenemos que saber qué manifiestan

1. Número 36 de 11 de abril, nº 38 de 17 de abril, nº 41 de 21 de abril, nº 43 de 27 de abril, nº 45 de 28 de abril, nros. 46 y 47 de 5 de mayo, nº 50 de 12 de mayo, nº 57 de 2 de junio, nº 66 de 28 de junio, nº 68 de 10 de julio, nº 76 de 28 de julio, nº 78 de 8 de agosto, nº 89 de 28 de septiembre, nº 91 de 5 de octubre, nº 94 de 17 de octubre, nº 96 de 24 de octubre, nº 97 de 30 de octubre, nros. 108 y 109 de 24 de noviembre, nros. 110 y 111 de 29 de noviembre, nros. 113 y 116 de 4 de diciembre, nº 117 de 7 de diciembre, nros. 129 y 130 de 28 de diciembre.

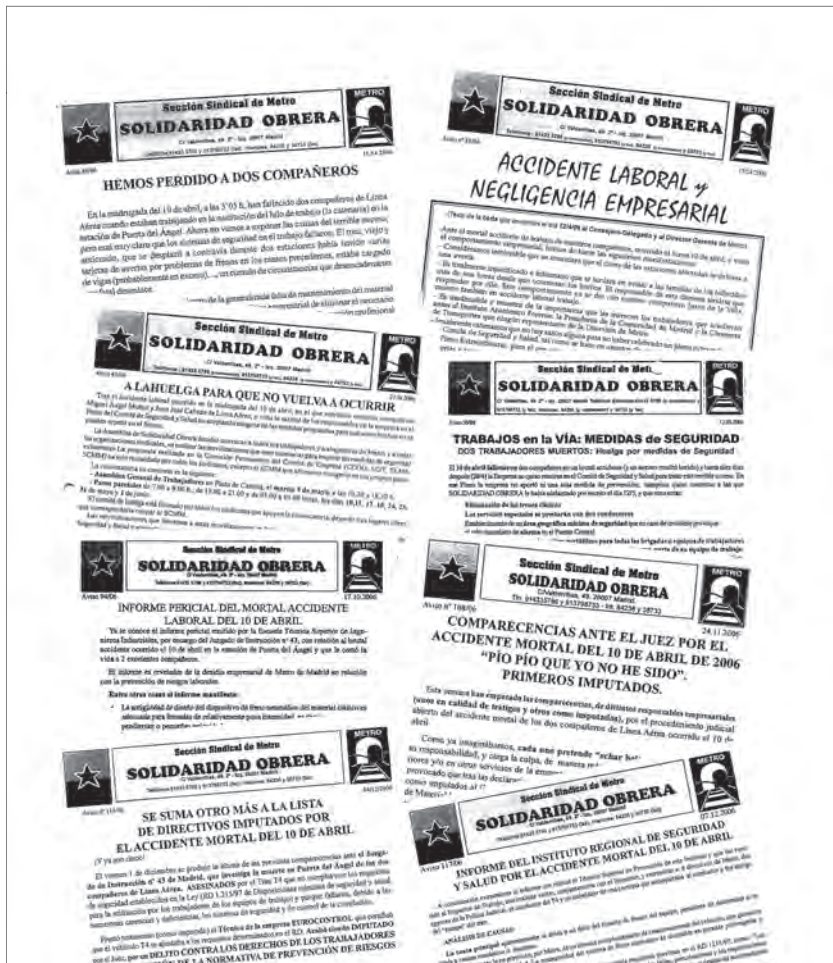
estos personajes ante el Juez, cómo mienten o tratan de eximirse de sus responsabilidades.

Por supuesto, en varios avisos relatamos los pormenores de cada uno de los Plenos (Extraordinarios u Ordinarios) del Comité de Seguridad y Salud, sin ahorrar esfuerzos por hacer comprensibles las medidas técnicas que se proponían.

Y, sí, varios avisos estuvieron expresamente dedicados a las movilizaciones convocadas para reivindicar el establecimiento de las Medidas de Seguridad, para llamar a los actos conmemorativos y a las Asambleas Generales. Los trabajadores no debemos estar aislados sino reunirnos para afrontar juntos los problemas y los retos.

Hemos dado publicidad a las propuestas que hacíamos, a las peticiones que formulábamos, a las denuncias ante la Inspección de Trabajo; para hacer partícipes a todos los trabajadores de ellas. Nuestro objetivo fundamental es plantear medidas que supriman los riesgos y eviten que se repitan en el futuro. Por ello, es fundamental saber todos los pormenores, porque en los detalles está la clave de por qué sucedió este gravísimo accidente.

A algunos puede que sólo les baste con conocer las conclusiones o el final; pero es mucho más importante conocer las razones.



Algunos de los Avisos publicados por Solidaridad Obrera en 2006

X. 5. 1. B. Durante el año 2007

Editamos ciento treinta avisos, de los que veintiocho¹ estuvieron dedicados en exclusiva o en parte a la instrucción judicial del accidente y al proceso judicial que siguió el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

Revelamos todo el desarrollo del procedimiento de Conflicto Colectivo que interpusimos por el incumplimiento empresarial del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, la demanda, el juicio y la sentencia. Volvimos a citar a todos los trabajadores a la Asamblea General, a los paros y al acto conmemorativo del primer aniversario del fallecimiento de Juan José Cañedo y de Miguel Ángel Muñoz. Explicando por qué tenemos que movilizarnos, cuales eran (y siguen siendo) los motivos y las reivindicaciones básicas que nos afectan a todos los trabajadores y por las que merece la pena luchar. Sin escondernos cuando desconvocamos los paros por su escaso seguimiento y por la poca incidencia.

Explicamos las marrullerías que la empresa estaba empleando ante el Juzgado de Instrucción para tratar de que se archivase la causa. Y enseñamos las consecuencias del auto judicial de marzo por el cual estaban imputados cuatro directivos de Metro.

Pusimos al descubierto todo lo que ocurrió en aquellas reuniones (de la Comisión de Formación, con el Consejero de Transportes, del Comité de Seguridad y Salud, etc.) donde, como siempre, dimos la cara y no nos recatamos de reprocharles su incumplimiento del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

Y a la vez tuvimos que enfrentarnos a la demagogia y mentiras de sindicatos (como UGT) que no dudaron ponerse al lado de la empresa y sumarse a sus postulados, con tal de criticar a Solidaridad Obrera.

1. Número 1 de 3 de enero, nº 11 de 24 de enero, nº 14 de 2 de febrero, nº 15 de 5 de febrero, nº 17 de 9 de febrero, nº 20 de 16 de febrero, nº 21 de 20 de febrero, nº 26 de 7 de marzo, nº 30 de 21 de marzo, nº 31 de 26 de marzo, nº 35 de 30 de marzo, nº 36 de 2 de abril, nº 38 de 11 de abril, nº 41 de 18 de abril, nº 47 de 27 de abril, nº 48 de 3 de mayo, nº 49 de 10 de mayo, nº 61 de 2 de julio, nº 75 de 18 de septiembre, nº 80 de 3 de octubre, nº 83 de 10 de octubre, nº 91 de 31 de octubre, nº 92 de 2 de noviembre, nº 97 de 13 de noviembre, nº 102 de 20 de noviembre, nº 104 de 26 de noviembre, nº 108 de 30 de noviembre y 110 de 4 de diciembre.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 2º - 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 140

SEGURIDAD EN LOS TRABAJOS EN LA VÍA
INTERPUESTO CONFLICTO COLECTIVO
El Comité de Empresa para Sumar Integridad y Seguridad en la Vía de Cercanías (CEVIA) denuncia la falta de medidas de seguridad en los trabajos de mantenimiento en la vía de Cercanías. Se pide a la UGT y al CC.OO. que presionen a la empresa para que tome medidas de seguridad en los trabajos de mantenimiento en la vía de Cercanías.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 141

CUATRO DIRECTIVOS DE METRO
IMPUTADOS POR POSIBLE DELITO DE
HOMICIDIO DE DOS TRABAJADORES
El Jefe Instructor del Juzgado nº 43 de Madrid ha imputado a cuatro directivos de Metro por el posible delito de homicidio de dos trabajadores.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 142

ACCIDENTE MORTAL EN P. DEL ÁNGEL
INSUMISIÓN Y OBSTRUCCIÓN EMPRESARIAL
Hoy viernes, de nuestra asociación, hemos recibido al representante del Sindicato de Trabajadores de la Vía de Cercanías de Madrid, para informarnos de la situación de la Vía de Cercanías de Madrid. Hemos recibido al representante del Sindicato de Trabajadores de la Vía de Cercanías de Madrid, para informarnos de la situación de la Vía de Cercanías de Madrid. Hemos recibido al representante del Sindicato de Trabajadores de la Vía de Cercanías de Madrid, para informarnos de la situación de la Vía de Cercanías de Madrid.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 143

ACCIDENTE EN SOL I EL 9 DE NOVIEMBRE
PROPUESTAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD
Fue un grave accidente ocurrido en la tarde del día 9 de noviembre, que afectó a la empresa de mantenimiento de las vías de Cercanías de Madrid. Se pide a la UGT y al CC.OO. que presionen a la empresa para que tome medidas de seguridad en los trabajos de mantenimiento en la vía de Cercanías.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 144

PUDO OCURRIR OTRO ACCIDENTE MUY GRAVE
Cinco, 29/11/07 a las 5:40h. Trabajadores en la vía de Cercanías de Madrid. Se pide a la UGT y al CC.OO. que presionen a la empresa para que tome medidas de seguridad en los trabajos de mantenimiento en la vía de Cercanías.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 145

INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE MORTAL.
OTRA MARRULLERÍA DE LA DIRECCIÓN
El 23 de enero de 2008, se ha iniciado la investigación del accidente mortal ocurrido en la Vía de Cercanías de Madrid. Se pide a la UGT y al CC.OO. que presionen a la empresa para que tome medidas de seguridad en los trabajos de mantenimiento en la vía de Cercanías.

Algunos de los Avisos de 2007

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 146

INTERPUESTA NUEVA DEMANDA CONTRA LA EMPRESA
POR SU INCUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS
DEL ACUERDO DE MAYO 2006
El Comité de Empresa para Sumar Integridad y Seguridad en la Vía de Cercanías (CEVIA) denuncia la falta de medidas de seguridad en los trabajos de mantenimiento en la vía de Cercanías. Se pide a la UGT y al CC.OO. que presionen a la empresa para que tome medidas de seguridad en los trabajos de mantenimiento en la vía de Cercanías.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 147

¡HA VUELTO A SUCEDER!
GRAVÍSIMO ACCIDENTE SUCEDIDO EL 9 DE
AGOSTO EN LA LÍNEA 4.
En la madrugada del 9 de agosto a la cercanías 501 (vehículo auxiliar empleado para la revisión de los carriles de las vías) se le ha de colocar un tren portador y otro por detrás, debido a una avería que la impidió circular por sus propios medios.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 148

MECANISMOS DE ACCIONAMIENTO (SISTEMA DE FRENO
MECÁNICO) DEL MATERIAL MÓVIL TIPO "CLÁSICO"
Desde Solidaridad Obrera nos preocupa la situación de los vehículos auxiliares de la Vía de Cercanías de Madrid.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 149

SEIS TRABAJADORES A PUNTO DE
MORIR EN OTRO ACCIDENTE DE
TRABAJO
A las 2:58 horas del 26 de agosto, una brigada de trabajadores se encontraba limpiando los carriles de la Vía de Cercanías de Madrid. Se pide a la UGT y al CC.OO. que presionen a la empresa para que tome medidas de seguridad en los trabajos de mantenimiento en la vía de Cercanías.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 150

PROPUESTAS DE MEDIDAS DE SEGURIDAD
PARA LOS VEHÍCULOS AUXILIARES
Esta última mañana, desde Solidaridad Obrera, hemos realizado dos propuestas, una al Comité de Seguridad y Salud y otra al representante de la empresa, para mejorar la seguridad de los vehículos auxiliares de la Vía de Cercanías de Madrid.

Sección Sindical de Metro
SOLIDARIDAD OBRERA
C/ Valencia 43, 28007 Madrid
Tel: 914325780 y 915796731 - Fax: 94226 y 38733

AVISO 151

MECANISMOS DE ACCIONAMIENTO (SISTEMA DE FRENO
MECÁNICO) DEL MATERIAL MÓVIL TIPO "CLÁSICO"
Desde Solidaridad Obrera nos preocupa la situación de los vehículos auxiliares de la Vía de Cercanías de Madrid.

Algunos de los Avisos de 2008

X. 5. 1. C. Durante el año 2008

En este año publicamos ciento veintidós avisos. En treinta y tres¹ de ellos se trataron, en parte o totalmente, el accidente mortal, el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* y todo lo relacionado con ellos.

Hemos seguido, como es nuestra seña de identidad, dando a conocer los pormenores de las reuniones con la empresa; sin callarnos, por supuesto, nuestras opiniones, ni nuestras razones.

Y hemos divulgado sin complejos nuestras propuestas e ideas, nuestras posturas sindicales contrarias a propuestas y normativas de la empresa, como las Normas de Seguridad de los agentes de 1/6/08; tratando de transmitir detalladamente nuestros motivos a los trabajadores, para que comprendieran nuestra decisión.

Sin olvidar la información sobre las Denuncias que hemos presentado ante la Inspección de Trabajo y sus resoluciones. Y hemos destapado las grandes mentiras que la empresa ha transmitido en relación a los gravísimos accidentes que se han producido este año relacionados con la circulación (del 22 de febrero, del 9 de agosto y del 26 de agosto). Demostrando, una vez más que la empresa incumple de forma flagrante la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y que no tiene interés en garantizar la seguridad de los trabajadores y de los ciudadanos que utilizan este Servicio Público de Transporte.

También hemos dedicado varios avisos para convocar a los actos conmemorativos del 2º aniversario de la muerte de los dos compañeros y para dar a conocer la Demanda Ordinaria de Reclamación de Derechos interpuesta contra la empresa por incumplidora del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

1. Números 12, 13 y 14 de 31 de enero, nº 20 de 29 de febrero, nº 22 de 4 de marzo, nº 32 de 1 de abril, nº 33 de 2 de abril, nº 43 de 5 de mayo, nº 48 de 3 de junio, nº 49 de 11 de junio, nº 50 de 19 de junio, nº 54 de 1 de julio, nº 55 de 4 de julio, nº 58 de 16 de julio, nº 62 de 31 de julio, nº 68 de 12 de agosto, nº 68 de 19 de agosto, nº 69 de 25 de agosto, nº 70 de 28 de agosto, nº 71 de 5 de septiembre, nros. 77 y 78 de 2 de octubre, nº 81 de 6 de octubre, nros. 84 y 85 de 16 de octubre, nº 86 de 20 de octubre, nº 90 de 30 de octubre, nº 91 de 31 de octubre, nº 101 de 27 de noviembre, nº 113 de 22 de diciembre, nº 115 de 26 de diciembre y nros. 118 y 119 de 3 de diciembre.

En varios avisos hemos pedido, casi rogado, que se pongan en marcha ya las medidas de seguridad del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006* para evitar estos accidentes. Porque consideramos vital que las empresas y organismos cumplan las leyes y que aprendan de sus errores para evitar que se repitan. Porque nunca son los directivos o políticos quienes fallecen por estas irresponsabilidades, siempre son otros.

X. 5. 1. D. Durante el año 2009

En lo que ha transcurrido de este año, hasta la publicación de este estudio, publicamos veintitrés¹ avisos, que trataron, en parte o totalmente, el accidente mortal, el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, la Demanda Ordinaria y todo lo relacionado con el juicio (vía penal) por el accidente.

Ha sido un año muy intenso. Divulgamos, en nueve avisos, con detalle el desarrollo del juicio penal por el accidente mortal, las sesiones, las declaraciones, los testimonios, los informes de conclusiones, etc. Y la sentencia se explicó brevemente en otro aviso.

Y continuamos explicando con detalle lo que acontecía en las reuniones y Plenos del Comité de Seguridad y Salud, las propuestas que realizamos, las contestaciones que recibimos. Y no se nos olvidó informar de las denuncias que interpusimos ante la Inspección de Trabajo y de sus resoluciones.



Algunos de los Avisos publicados en 2009

1. Números 4 de 15 de enero, nº 9 de 22 de enero, nros. 15 y 16 de 30 de enero, nº 27 de 27 de febrero, nº 39 de 3 de abril, nº 40 de 6 de abril, nº 42 de 7 de abril, nº 44 de 10 de abril, nº 45 de 14 de abril, nº 47 de 15 de abril, nros. 49 y 50 de 16 de abril, nº 52 de 20 de abril, nros. 53 y 54 de 21 de abril, nº 54 de 21 de abril, nros. 55 y 57 de 23 de abril, nº 62 de 5 de mayo, nº 65 de 25 de mayo, nº 69 de 2 de junio, nº 75 del 3 de julio.

X. 5. 2. PERIÓDICO SINDICAL “CONTRAMARCHA”

Desde el día del accidente, la Sección Sindical de Solidaridad Obrera en Metro de Madrid, ha editado quince números de nuestro periódico *Contramarcha*. Una publicación¹ que es enviada a más de trescientas organizaciones de España (y algunas del extranjero) y a nuestros afiliados. Asimismo, en un número superior a mil novecientos ejemplares, es distribuida gratuitamente por los diferentes centros y puestos de trabajo de la empresa. También está disponible en varias librerías y asociaciones vecinales de Madrid, y a través de la página Web del Sindicato Solidaridad Obrera: www.solidaridadobrero.org

El *Contramarcha* permite una mayor extensión en los artículos, por lo que podemos explicar con mayor detalle algunos aspectos. En todas y cada uno de estos periódicos, siempre ha habido, al menos, dos páginas reservadas para todo lo relacionado con las Medidas de Seguridad para trabajos en la vía. Y se hace un resumen de la actualidad entre edición y edición. Pero, sin duda, las ediciones más entrañables fuesen los números 32, 41 y 46.

A continuación extractamos algunos fragmentos de estos *Contramarchas*, con los que pretendemos animaros a que los consultéis y leáis; están a vuestra disposición en nuestra página web. No os defraudarán.

1. Tamaño 41 x 29 centímetros. 24 páginas. Publicación bimensual o trimestral.

Nº 32
MAY. - JUN. 2006
Difusión gratuita
Coste: 1 euro

Depósito Legal: M-15919-1999

SOLIDARIDAD OBRERA

Sección Metro
C/ Valderribas, 49. 2º-1eq.
28007-MADRID
Teléf. Ext.: 91 379 87 33
Int.: 38733 / 84236

Confederación
C/ Espoz y Mina, 15
28012-MADRID
Teléf.: 91 523 15 16
Página Web:
<http://www.modo50.org/sobrerca/>
e-mail:
sobrerca@modo50.org

Uno de los ejes básicos de **SOLIDARIDAD OBRERA** es la transmisión de la información y de las posiciones del Sindicato ante cada uno de los temas que nos afectan como clase.

¡¡ Lee y difunde la prensa obrera !!

«Llevamos un mundo nuevo en los corazones»



La ciudad tiene fauces. Y en ellas, en los rincones de cualquier ciudad, se esconden, o no tanto, habitantes de las calles o náufragos del asfalto. No hay fronteras definidas, ni un acá ni un allá. Es muy fácil caer en una situación de exclusión.

A "los habitantes de la calle" lo único que les queda es la dignidad y su experiencia de vida. Preservar su dignidad es la mejor intervención social posible. Para preservar dignidades hay que respetar, aunque duela, las decisiones y tiempos de cada uno. El reconocimiento personal y la identidad perdida se precisan tanto como el techo. Y en la avenida de la exclusión social se vuelan callejones cada vez más oscuros.

La exclusión social es ausencia de lazos, de los que nos sostienen, de los de dentro. Y en cualquier ciudad, incluso los días de más calor, la calle es fría. "La calle es como la mar", pero un mar creado a charcos, sin conexión alguna entre ellos.

Este texto es un fragmento del excelente libro de Mónica Sánchez: **A CIEGAS, mil historias de la calle**. Editado en el año 2003 por la Fundación RAIS.

HEMOS PERDIDO A DOS COMPAÑEROS:

se nos han ido MIGUEL ÁNGEL MUÑOZ y JUAN JOSÉ CAÑEDO...

¡Qué la tierra os sea leve, compañeros!

A las 3.05 horas del lunes 10 de abril, en la estación de metro de Puerta del Ángel, fallecieron dos compañeros de Línea Aérea cuando estaban trabajando en la sustitución del hilo de trabajo (la catenaria). Aunque todavía no han sido establecidas judicialmente las causas de este terrible suceso, está muy claro que los sistemas de seguridad en el trabajo fallaron.

Este accidente se enmarca dentro de la generalizada falta de mantenimiento de los trenes, por la escasez

de trabajadores y la política empresarial de eliminar el necesario mantenimiento preventivo. Sin olvidarnos que la formación profesional brilla por su ausencia, a la vez que se demuestran recursos en campañas de imagen y se degradan los medios para realizar el mantenimiento.

No han dejado dos buenos compañeros, con más de 25 años de trabajo en la empresa. Muy queridos por todos, cariñosamente se les apodaba *el Bambi* y *el Scorsese*. *El Bambi*, Calledo, era miembro fundador del Sindicato y delegado sindical de Solidaridad Obrera. Un amigo comprometido en la lucha por los derechos y las condiciones de trabajo de todos.

(Págs. 11-14)



SEGURIDAD
DEL TRABAJADOR

CONFLICTO
CONDUCTORES

CLAUSULA 17*

JUBILACIÓN PARCIAL
ANTICIPADA

REFORMA LABORAL 2006

Desde el 1 de junio ya está en vigor la última reforma laboral que los "agentes sociales" nos han echado encima a los trabajadores... Pág. 15

DESDE EL EJIDO HASTA LORCA

Las antaigas cosechas de los trabajadores inmigrantes en los milagrosos vergeles de la agricultura mediterránea... Pág. 16 y 17

CARTA

a la MUERTE DE MI PADRE.
Sacha Knapikín.
Londres, 27/4/1921... Pág. 18 y 19

ASCENSIÓN AL TEIDE

Alejandro van Humboldt... Pág. 20

COBRANDO MÉRITOS

Ricardo Flores Magón
La obra de Ricardo Flores Magón es poco conocida actualmente, a pesar de que es fácil conseguir muchos de sus escritos, tanto los políticos como algunos literarios... Pág. 21

LA PRESENCIA DE MERA

Cipriano Mera... Pág. 22

LIBROS

Enrique Martínez Reguera:
DE TANTA RABIA TANTO CARÑO
Amelino Lorenzini:
EL PROLETARIADO
MILITANTE... Pág. 23

X. 5. 2. A. *Contramarcha* 32 (Mayo-Junio 2006)

HEMOS PERDIDO A DOS COMPAÑEROS

Miguel Ángel Muñoz y Juan José Cañedo: ¡Qué la tierra os sea leve, compañeros!

A lo largo de cinco páginas damos un repaso a todos los hechos que se produjeron desde el día del accidente hasta la Asamblea General del 29 de mayo, pasando por los actos de homenaje, por las negociaciones de las Medidas de Seguridad, por las movilizaciones convocadas y después anuladas. Por primera vez, pero no será la última, incluimos íntegro el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*, y lo analizamos con serenidad y crítica.

Emotivas fueron las cartas de compañeros que les rendían una afectuosa muestra de respeto y cariño.

“Para nosotros la responsable es la Empresa, sin duda; porque ella es quien debe de garantizar que se cumplan las medidas de seguridad y quien debe poner en marcha las medidas precisas para garantizar la seguridad de los trabajadores. Y estas muertes demuestran que la Dirección no ha cumplido con su deber.”

X. 5. 2. B. *Contramarcha* 33 (Octubre-Noviembre 2006)

Han transcurrido seis meses desde que perdimos a dos grandes compañeros, Juan José Cañedo Guijarro, “el Bambi”, y Miguel Ángel Muñoz, “el Sonrisas,” el 10 de abril de este año, en un estremecedor accidente de trabajo.

Así comienza para, a continuación, ir desgranando las numerosas preguntas (algunas aún sin responder) sobre el accidente y los análisis de los hechos. Resumimos las propuestas realizadas hasta ese momento y exponemos nuestras opiniones sobre las causas del accidente y sus responsables. Y comentamos las últimas acciones judiciales.

“Parece que muchos no tienen interés en investigar y aclarar. Pretenden, como siempre que hay un accidente, no profundizar y tras señalar un culpable que cargue con todas sus responsabilidades, tapar el suceso y olvidarse de lo ocurrido.” “La Dirección, que apenas ha

aportado propuestas, ha estado siempre a remolque de las circunstancias y de las propuestas de Solidaridad Obrera.”

X. 5. 2. C. *Contramarcha* 34 (Noviembre-Diciembre 2006)

Cuatro representantes de la Dirección de Metro de Madrid, S.A. son imputados por su responsabilidad en un accidente de trabajo

Detallamos los deliberados incumplimientos empresariales del Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006, en cada uno de sus Apartados, por acciones propias o por omisión de su deber de buena fe contractual.

“Nuestra acción sindical en los últimos meses ha tenido una doble finalidad: 1) que los trabajos en la vía se realicen con seguridad para los trabajadores y 2) que la Dirección de la empresa reciba la sanción y la pena máxima por su exclusiva responsabilidad. Hemos planteado objeciones y alternativas a muchas de las conclusiones que la empresa ha alcanzado, porque carecen de argumentos sólidos al no querer llegar al fondo de la cuestión y no tener en cuenta todos los factores que participaron e influyeron decisivamente. Hemos presentado más de 24 documentos diferentes a distintos departamentos de la empresa con propuestas y medidas concretas. En nuestra opinión, hay cuatro grupos de fallos determinantes en el accidente del 10 de abril, y son atribuibles en exclusiva a la Dirección de Metro de Madrid, S.A. Se trata de: fallos de Seguridad en la Circulación, fallos de Seguridad en el Tren (T4), fallos de Prevención de Riesgos Laborales y fallos en la Formación Profesional de los Trabajadores.”

“Después de conocer todos estos hechos, ningún trabajador tiene dudas: la empresa falló estrepitosamente. Tenemos que cambiar la situación porque persisten las situaciones que posibilitarían que se repitiese un accidente similar. Es así de grave y de cruda la realidad.”

X. 5. 2. D. *Contramarcha* 35 (Enero-Febrero 2007)

“A fecha de hoy aún no se sabe con certeza, pues la empresa niega esa información, si los vehículos y trenes auxiliares cumplen con los requisitos de seguridad establecidos en el RD 1215/97.”

Relatamos con detalle todo lo sucedido en los Plenos del Comité de Seguridad y Salud de los días 27/12/2006 y 31/1/2007. La reunión extraordinaria de 27 de diciembre, del Comité de Seguridad y Salud, fue

CONTRAMARCHA



Nº 34

NOV. DIC. 2006

Difusión gratuita

Coste: 1 euro

Depósito Legal: M-1591/9-1999

SOLIDARIDAD
OBRERA

Sección Metro

C/ Valderribas, 49. 2º-4eq.

28007-MADRID

Teléf. Ext.: 91 379 87 33

Fax: 38733 / 84236

Confederación

C/ Espoz y Mina, 15

28012-MADRID

Teléf.: 91 523 15 16

Página Web:

<http://www.modo50.org/sobreria/>

e-mail:

sobreria@modo50.org

Uno de los ejes básicos de SOLIDARIDAD OBRERA es la transmisión de la información y de las posiciones del Sindicato ante cada uno de los temas que nos afectan como clase.

¡¡ Lee y difunde la prensa obrera !!

«Llevamos un mundo nuevo en los congores»



Al reflexionar sobre las MIGRACIONES de personas no debemos concluir que sólo sean percibidas como "inmigrantes" aquellas que proceden de países de fuera de la Unión Europea. Así, prende el estereotipo, tan cercano a la XENOFobia y el RACISMO, de dividir a los extranjeros en "turistas" y "vagabundos" (desarraigados, expatriados, refugiados, exiliados, pobres, trabajadores en precario...).

En consecuencia, esas actitudes xenófobas y racistas, que emergen o se intensifican, determinan "espacios para turistas" (de países comunitarios u sólo los pudientes de esos u otros países) y "espacios para vagabundos" (todos los demás).

La evolución demográfica en España, a diferencia de otros países de su entorno continental, ha sido tardía y acelerada. Es decir: en pocos años y muchas veces "fuera de tiempo", se han experimentado los cambios que en otros países cercanos se han desarrollado progresivamente, facilitando así la asimilación por parte de la sociedad y sus estructuras e instituciones sociales.

Vivimos en un país que se está moldeando velozmente por la influencia de cien culturas diferentes. Tal vez cuatro millones de trabajadores de un centenar de países distintos y un mismo color de piel: todos somos trabajadores. Un viaje cotidiano por una ciudad, más que por algunos barrios concretos, utilizando sus medios de transporte colectivos, ofrece la oportunidad de comprobarlo y aprender. Convivir siempre requiere un paso previo: conocerlos. Al mirarnos, observemos ese color de piel común.

Por supuesto que no es sencillo, como "chatear los dedos", pero esos cambios son imparables y cada día más velozes. No hay vuelta atrás ni legislación que ponga "muros"; en este sentido, al escuchar a algunos políticos y periodistas parece que proponen bombardear los "cayucos" (cuando la mayoría llega por los aeropuertos y las fronteras internas de la UE).

Las próximas generaciones confirmarán la evolución, que se caracterizará por el mestizaje y el aprendizaje, de unos y de otros, de los que vienen y de los que estamos ya, de los que nos ofrece la diversidad cultural.



4 Representantes de la Dirección de Metro de Madrid, S.A. son imputados por su responsabilidad en un accidente de trabajo

La noche del 10 de abril de este año, dos compañeros murieron y otro resultó herido cuando, la decena (ver fotografía) en la que estaban trabajando en la estación de metro de Puerta del Ángel recibió el brutal impacto de un tren auxiliar que circulaba sin conductor ni control desde la estación de Moncloa (línea 6).

Solidaridad Obrera está llevando a cabo una serie de acciones con una doble finalidad: 1) los trabajos en la vía se realicen con seguridad para los trabajadores y 2) la Dirección de la empresa reciba la sanción y la pena máxima por su exclusiva responsabilidad.

OAXACA O LA UTOPIA EN SU ETERNO RETORNO
Una lucha sin cuartel contra el Capital y el Estado.....**Pág. 16**

EL ANTIFASCISMO MADRILEÑO DIVIDIDO
Análisis de la manifestación del 18 N.....**Pág. 18**

DURUTI SEGÚN R. J. SENDER.....**Pág. 19**

A PROPÓSITO DEL VEGETARISMO
Un artículo de Eliseo Reches publicado en 1904.....**Pág. 20**

ANNA PURNA
Un relato de la primera ascensión.....**Pág. 21**

HISTORIA DEL MOVIMIENTO OBRERO ESPAÑOL (1900-1936)
Presentación del libro de Francisco Blay.....**Pág. 22**

LA SOMBRA DEL ANAQUISTA
Premio de Novela Histórica Alfonso X el Sabio.....**Pág. 23**

QUERRELLA
CRIMINAL

SEGURIDAD TRABAJOS
EN LA VÍA

METRO LIGERO

EL RUIDO COMO
RIESGO LABORAL

bronca y muy tensa porque la empresa, dos meses después del anterior pleno, se presentó con las manos vacías, sin propuestas, sin soluciones, sin voluntad de avanzar.

Estos párrafos resumen, con unas pocas palabras, nuestro compromiso firme: “Continuamos hacia el futuro. Esta empresa y sus colaboradores querrán olvidar lo ocurrido el 10 de abril y sus obligaciones, pero desde esta Sección Sindical nos vamos a encargar de recordarles que el pasado existe y que para el futuro no vamos a consentir que por las mismas causas se repitan más accidentes mortales.

No permaneceremos callados. Seguiremos adelante. Haciendo todo lo posible para que se cumplan las medidas de seguridad contempladas en el *Acuerdo de mayo*. Sin descanso. “

X. 5. 2. E. *Contramarcha* 36 (Marzo-Abril 2007)

“Una dirección cobarde y acorralada. Los miembros de esta dirección no tienen valor para enfrentarse a la situación.”

En este *Contramarcha* especial Elecciones Sindicales, de manera resumida, exponemos las últimas actuaciones del Juez Instructor, los informes periciales realizados, las Denuncias presentadas ante la Inspección de Trabajo y la Demanda de Conflicto Colectivo que interpusimos ante el Juzgado de lo Social.

“A inicios de marzo el juez comunicó a todas las partes su decisión de mantener imputados a los cuatro directivos de Metro (además del conductor del tren y del técnico de Eurocontrol) y abrir próximamente juicio oral. Desde Solidaridad Obrera pedimos, inmediatamente de que el Juez ratificase las imputaciones, el cese inmediato en sus funciones de los directivos imputados.

El 22/1/2007 se produjo la ratificación por el Inspector de Trabajo, ante el juez, del informe que emitió referente al accidente. Sancionaba a la empresa con 60.000 euros por dos infracciones en su grado máximo. Es contundente: “El accidente se produce porque falla el equipo de trabajo (el vehículo T4)”.

Un nuevo camino por delante. Desde Solidaridad Obrera, seguiremos adelante para tratar de conseguir la aplicación de las medidas que

impidan la muerte de más trabajadores; porque si se permanece quieto lo único que puedes hacer es perder el tiempo y/o la vida.

X. 5. 2. F. *Contramarcha* 37 (Mayo-Julio 2007)

Una lucha que no abandonamos: Seguridad de los trabajadores en la vía

Con estos extractos mostramos una buena parte de los últimos acontecimientos: “A nuestro parecer, en este procedimiento penal no están todos los que deberían estar: faltan algunos de los principales culpables del accidente. Esperamos y deseamos que durante el juicio se consiga determinar su conducta y se averigüe la culpabilidad de cada uno.”

Viene ocurriendo desde hace más de ocho meses, y así lo denunciaremos reiteradamente, que la empresa no cumple con las medidas acordadas, no quiere poner en marcha medidas de mejora y no aporta la documentación requerida (y que se comprometió a facilitar).

Otros sindicatos, como la empresa, siguen en su parálisis habitual y sin hacer nada; pero criticando lo que los demás sí que hacemos.”

X. 5. 2. G. *Contramarcha* 38 (Septiembre-October 2007)

Trabajar con seguridad en la vía; una lucha que no se debe abandonar

Las resoluciones de la Inspección de Trabajo imponen a la empresa una serie de actuaciones, pero la empresa no obedece a la Inspección. Por ello, ante el incumplimiento empresarial de estos requerimientos, el 21/9/2007 interpusimos una nueva denuncia.

Desde Solidaridad Obrera seguimos, sin descanso, apoyando a los familiares de Juan José Cañedo, informando puntual y detalladamente de todo lo que acontezca, exigiendo sin pausa la aplicación de las medidas de seguridad. Aunque para ello tengamos que seguir enfrentándonos a la dirección y a sus sindicatos acólitos que continúan sin hacer nada.

X. 5. 2. H. *Contramarcha* 39 (Noviembre-Diciembre 2007)

Seguridad de los trabajos en la vía. La empresa sigue sin evitar las causas del accidente mortal

CONTRAMARCHA



Nº 38

Spbre-Oct. 2007

Difusión gratuita

Coste: 1 euro

Cierre de edición

5 de octubre

Duplicado Legal: M-15919-1999

**SOLIDARIDAD
OBRERA**

Sección Metro

C/ Vallerías, 49, 2º Izq.

28007-MADRID

Teléfono: 91 379 87 33

y 91 433 57 86

Tel.: 38733 / 84236

Confederación

C/ Espoz y Mina, 15

28012-MADRID

Teléfono: 91 523 15 16

Página Web:

<http://www.modo50.org/sobreria/>

e-mail:

sobreria@modo50.org

Uno de los ejes básicos de **SOLIDARIDAD OBRERA** es la transmisión de la información y de las posiciones del Sindicato ante cada uno de los temas que nos afectan como clase.

¡¡ Lee y difunde la prensa obrera !!

«Llevamos un mundo nuevo en los corasones»



MIENTRAS TENGAMOS UN AÑO EN EL CIELO...

Los judíos, los cristianos, los persas y los musulmanes son "pueblos" de religiones que ofrecen una revelación recogida en un libro, si bien para cada uno de ellos "la verdad" está contenida en su libro. El Libro se convierte en un poder histórico-espiritual superior al poder político y económico, con el que puede mantener una relación de coordinación o de conflicto.

Los Judíos se constituyen en pueblo de Israel ("Dios seorea") a través del acto sagrado-político del Sinal, donde Yavé entrega a Moisés el Libro de la Alianza, escrito por el dedo de Dios. Moisés lo lee al pueblo y repite el encargo de conservar el libro.

Desde entonces, los judíos vagan por el mundo con la Torá como su santuario y patria portátil.

Para los musulmanes, el Profeta les dejó a su muerte dos cosas que les evitarían errar en cualquier tiempo y lugar después de

él: el Libro de Dios (el Corán) y la Sunna (la tradición, que recoge los hechos y dichos del profeta). Allí está unido a su pueblo por el Corán ("su libro"); Mahoma, por su Sunna.

Según la tradición cristiano-occidental el Verbo no se hace Libro, como creen los judíos y los musulmanes, sino carne; no se revela en un texto escrito, sino en las palabras y en los hechos de Jesús, que -por supuesto- fueron recogidas en diversos escritos y libros (Evangelios, Nuevo Testamento, etc.).

Hoy todo sigue siendo religión, todo continúa dominado por ese tipo de sistema de creencias irracional. Y hoy seguimos inmersos en guerras, represiones, asesinatos, protagonizados por lectores, conservadores, custodios y guerreros que portan esos libros en sus manos. Mientras tengamos un año en el cielo... seremos esclavos en la tierra.



Descarrillo en Cuatro Vientos

El día 20 de septiembre, a las 17.05 horas, en la "vía de pruebas" del depósito de Cuatro Vientos, un tren no frenó y se llevó por delante el tope de fin de vía y la columna que sustentaba el hilo de trabajo (de donde toma corriente eléctrica el tren), saliendo de la plataforma de vía y subiendo un terraplén de más de cuatro metros de altura. El tren accidentado quedó finalmente anclado al terraplén por el tope de vía, que se clavó en el mismo impidiendo que el tren rodase cuesta abajo. Este terraplén impulsó que el tren invadiese la M-40, que discurre al lado de la valla del depósito. El tren era conducido por un técnico de una compañía, que resultó herido leve. Poco después de este grave accidente, una representante de la empresa hizo la siguiente y curiosa declaración (según se recoge en la prensa del día siguiente): "... el terraplén en el que quedó anclado el tren accidentado se había puesto allí precisamente para que los trenes no invadiesen la carretera M-40". Una respuesta que nos ofrece un detalle ejemplar sobre la política de prevención de los riesgos laborales de la empresa Metu de Madrid, S.A.

**DEBATE Y CULTURA
SOLIDARIDAD OBRERA**

PROGRAMA DE OTOÑO

**29 y 30 de octubre:
LA PATAGONIA**

**6 de noviembre:
RAMÓN J. SENDER**

**11 de noviembre:
CAMBIO CLIMÁTICO**

**Del 19 al 22 de novbre:
SEMANA DE CINE**

**Del 17 al 19 de diebre:
RELATO FANTÁSTICO**

**V CERTAMEN
RELATO BREVE
"1 o metro de 350 palabras..."**

METRO LIGERO
Y MATERIAL MÓVIL

CONDICIONES DE TRABAJO
EN ESTACIONES

BRASIL
LA LUCHA POR LA TIERRA

EL SUABLO
ENFOQUE

Las semanas transcurren sin que la empresa ponga en marcha las medidas acordadas con la Representación de los Trabajadores (en mayo de 2006) para garantizar la seguridad de los trabajadores cuando realizan trabajos en la vía. Quizás el único cambio lo han experimentado los trabajadores, ahora, algunos tienen precaución (o miedo) de que se repita un hecho similar al que causó la muerte de Juan José Cañedo y Miguel Ángel Muñoz.

La vida sigue y únicamente los familiares de Juanjo, sus amigos y Solidaridad Obrera parecemos preocuparnos de tratar de evitar la repetición de accidentes semejantes. Porque en la mayoría de los trabajadores se ha instalado, desgraciadamente, la indiferencia o el olvido; no sabemos qué es peor.

No deja de sorprendernos... La actitud tan “comprensiva” del Inspector que se da por satisfecho con unas excusas empresariales tan inconsistentes para seguir instalada en su desidia. Y, una vez más, queda demostrado que a la empresa poco o nada le importan las condiciones de seguridad en que los trabajadores realizan sus funciones; sólo le interesa, y destina todos los recursos precisos, para proteger a sus directivos imputados.

La última marrullería de la empresa que hemos descubierto ha sido ocultar durante más de un año un Requerimiento que le hizo el Inspector de Trabajo (de fecha 26/9/2006) para que “revisase la evaluación de los riesgos a los que se ven sometidos los trabajadores cuando se realizan servicios que no se corresponden con la explotación comercial (con viajeros) y se hacen con los denominados vehículos auxiliares; realizando, a la par, la planificación preventiva derivada”.

X. 5. 2. I. *Contramarcha* 40 (Enero-Marzo 2008)

Medidas de seguridad para trabajos en la vía: David contra Goliat

Exponemos cuales han sido a nuestro juicio las causas del accidente y recogemos el contenido del último auto judicial por el que se comunica que se Acuerda la apertura de juicio oral y que se tiene por formulada acusación contra los cuatro directivos de Metro, el conductor del T4 y el técnico de Eurocontrol.

“Y todos saben (y la empresa más que nadie) que gran parte de la responsabilidad de que, posteriormente, el juez imputase a cuatro directivos de Metro de Madrid S.A. y al técnico de Eurocontrol es

debido a nuestra intensa labor sindical y a la actuación del abogado de la viuda de Juan José Cañedo (facilitado por Solidaridad Obrera). Si hubiésemos estado inactivos, como el resto de fuerzas sindicales, muy posiblemente sólo estaría imputado el conductor.”

Y damos una gran noticia que afecta a los familiares de Juanjo: “El Instituto Nacional de la Seguridad Social ha apreciado la existencia de responsabilidad empresarial por falta de seguridad en el accidente, por lo que las prestaciones de la Seguridad Social derivadas serán incrementadas en el 40% con cargo a la empresa”.

También exponemos las recientes noticias¹ sobre el gravísimo accidente el Metro de Valencia.

X. 5. 2. J. *Contramarcha* 41 (Abril-Mayo 2008)

La empresa no ha conseguido, a pesar de utilizar todo tipo de triquiñuelas y actuaciones ilegales, que la dirección quedase a salvo

No ha podido, de momento y como desgraciadamente sí ha ocurrido en el accidente mortal del Metro de Valencia (del 3/7/2006, donde fallecieron 43 personas) cargar todas las culpas en el conductor.

Desde abril de 2006 hemos denunciado varios casos, especialmente graves, que demuestran que la empresa no aprende de los errores, ni toma medidas para evitar que se repitan. Especialmente preocupante es la nula coordinación que mantiene con muchas empresas subcontratadas que ejercen trabajos en el túnel.

Entrevistamos a Margarita Llofriú, esposa (actualmente viuda) de

1. El 3 de julio de 2006, en el Metro de Valencia, se produjo un fatídico accidente: 43 muertos y 47 heridos. La juez que allí instruyó ese caso archiva (por segunda, y definitiva, vez) el caso al considerar único culpable al maquinista, que conducía el tren que descarriló, porque circulaba con exceso de velocidad (a 80 km./h. en un tramo señalizado a 40 Km./h.); y como falleció la responsabilidad penal se extinguió. Para nada tuvo en cuenta aspectos recogidos en el informe pericial que sembraban la duda sobre la idoneidad de las medidas de seguridad existentes. Pues dice que los dispositivos de seguridad funcionaron adecuadamente y no se ha demostrado con rotundidad que, de haberse programado de manera distinta las balizas de control de velocidad, se hubiera evitado el descarrilamiento. No considera concluyente que deban pedirse responsabilidades a responsables de la empresa porque, con posterioridad al accidente, se modificaran las medidas de seguridad y se reprogramaran las balizas.

CONTRAMARCHA



Nº 39
Nov-Dic. 2007
Difusión gratuita
Coste: 1 euro
 Cliente edición:
 7 de diciembre

Depósito Legal: M-15919-1999

SOLIDARIDAD OBRERA

Sección Metro
 C/ Valderribas, 49. 2º-Izq.
 28007-MADRID
 Teléf. Ext.: 91 379 87 33
 Int.: 38733 / 84236

Confederación
 C/ Espoz y Mina, 15
 28012-MADRID
 Teléf.: 91 523 15 16
Página Web:
<http://www.made50.org/sobrem/>
e-mail:
sobrem@made50.org
sobremcra@gmail.com

Uno de los ejes básicos de **SOLIDARIDAD OBRERA** es la transmisión de la información y de las posiciones del Sindicato que cada uno de los temas que **mm** afectan como clave.

¡¡ Lee y difunde la prensa obrera !!

«Llevamos un mundo nuevo en los corazones»



La VIOLENCIA de la "MASCULINIDAD TRADICIONAL"

Desde el 1 de enero han sido registrados en España 71 asesinatos de mujeres como causados por esa violencia.

La violencia "masculina", "del hombre-muy hombre", crea lo que algunos llevan tiempo denominando como "zonas de guerra locales": miles de situaciones de maltrato, de abusos sexuales, de violaciones contra niños y mujeres, de heridas, de asesinatos. Cada día, en todos los países del mundo. Zonas de guerra locales ocultas con premeditación: por ejemplo, sólo 23 países registran y hacen público el número de mujeres asesinadas por su pareja o ex pareja.

Además, recalcar: 1) el carácter "suicida" para toda la sociedad de la violencia de esa masculinidad; 2) ese mismo modelo de relaciones sociales también determina o condiciona el comportamiento de muchas de las mujeres que ocupan puestos de

poder en gobiernos, empresas, etc.; 3) el papel ante esa violencia machista que desempeñan las religiones monoteístas y "del libro sagrado" (la formación religiosa cristiana, judía o musulmana, por ejemplo, siguen demostrándolo desde sus pulpitos, sean iglesias, mezquitas, sinagogas, declaraciones ante los medios de comunicación o por Internet).

Los hombres, instalados históricamente en una posición social de dominio sexual, de género y económico, deben andar un camino más largo e impredecible. Ineludible, si queremos convivir... y sobrevivir. Entre todos hemos de cambiar la "masculinidad tradicional", hacerla desaparecer de nuestras relaciones sociales, como desde hace tiempo se está modificando la "feminidad tradicional", hasta comprender que la violencia no es un rasgo de masculinidad.

SOL: 9 de noviembre de 2007 Otro accidente más por la desidia empresarial

El pasado 9 de noviembre, a las 0.30 horas aproximadamente, se produjo un grave accidente en la estación de Sol de la línea 1: un tren que circulaba averiado (sin viajeros y conducido en "llave especial") golpeó por detrás a un tren con viajeros que estaba parado en ese momento en la estación (andén II). Afortunadamente... el tren que impactó iba a escasa velocidad y el que recibió el choque transportaba poca cantidad de viajeros, de los cuales sólo unos pocos sufrieron heridas leves. Seguramente la mayoría se conforme con esta explicación modista del suceso, sin querer profundizar en por qué sucedió. Solidaridad Obrera quiere ir más allá, pues consideramos que se trata de otro accidente provocado por la desidia empresarial: formación deficiente de los trabajadores, carencia de algunas medidas de seguridad en la vía como un sistema de alarma para el rebase de señales en rojo, etc.



Nueva web de Solidaridad Obrera.....	13
En defensa del Hospital Virgen de la Torre.....	15
Huelgas en Francia.....	15
Represión al sindicalismo en Latinoamérica.....	17
Obra periodística de R. J. Sender.....	18
Ley de amnistía y tributación.....	20
La primera ascensión al monte Cervino.....	21
Rafael Barrett, un libertario desconocido.....	22
Leer a Jack London.....	23

TÉCNICOS DE LÍNEA

ACCIDENTE EN SOL

ACCESIBILIDAD
PERSONAS CON
CEGUERA

VISITA DEL
CONSEJERO DE
TRANSPORTES

Juan José Cañedo, uno de los dos fallecidos en el brutal accidente de Puerta del Ángel¹. Con ella hemos mantuvimos una larga y profunda conversación referente a su familia, al accidente y al estado en que estaban en aquél momento las diligencias judiciales. Dos páginas muy emotivas contienen el diálogo que mantuvimos.

“Yo lo que tengo bien claro es que ninguno de los directivos imputados bajó a la vía a empujar el tren porque seguro que todos ellos estaban durmiendo en su cama. Pero las responsabilidades, si las cobran en nómina es porque la tienen.”

“A mí nunca se me ha hecho una oferta de dinero, porque yo no lo he permitido. Yo no quiero dinero, quiero justicia.”

“La vida son los momentos que vives, y esos momentos son los que se han cargado. Por negligencia, por no saber, por no disponer de las medidas de prevención necesarias, por lo que quieras. Por eso te digo que a mí no me sobran responsables, sino que me faltan. No están todos los que tendrían que estar. Para Metro Juanjo es un puesto de trabajo que sustituyen y ya está, o lo recortan. Pero en mi casa no hay sustitución.”

X. 5. 2. K. *Contramarcha* 42 (Julio-Agosto 2008)

Trabajos en la plataforma de vía: precaución y peligros

Son numerosos los colectivos de trabajadores de diferentes Unidades (Operativa, Mantenimiento de Material Móvil, Mantenimiento de Instalaciones, Obra Civil, Ingeniería de Instalaciones, etc.) que trabajan en la vía. Por tanto son muchos, más de cuatro mil, los trabajadores que de una u otra manera están directamente afectados por las condiciones de seguridad con que se desarrollan estos trabajos.

“En estos dos últimos años, hemos denunciado muchos casos donde se han comprobado que no se cumplían las más elementales normas de seguridad, como trabajadores de contratas en la vía con circulación normal de viajeros y sin medidas de señalización. Pero la empresa sigue mirando hacia otro lado.”

1. Se ofreció la posibilidad, a los familiares de Miguel A. Muñoz, de realizarles una entrevista en profundidad para que expresasen sus opiniones y sentimientos. Nos advirtieron (cuestión que ya sabíamos por otras fuentes) que habían suscrito un acuerdo privado con la empresa, ante Notario, que les exigía guardar silencio referente al accidente; aunque dijeron que consultarían a su abogado por si les aconsejaba realizar la entrevista. Nunca accedieron a una entrevista.

En esta ocasión, el *Contramarcha* entrevista al abogado (José Gabriel Antón Fernández) de la esposa de Juan José Cañedo Guijarro, que nos cuenta, a lo largo de dos páginas, algunos aspectos sobre el caso.

“La Seguridad Social es tajante, no tiene dudas. El argumento de la empresa es decir que todo estaba bien; no exculpa al conductor, pasa de puntillas y no cuestiona su actuación, que no es lo mismo que eximirle de responsabilidad. Y aventura que los hechos se han producido bien por la actuación incorrecta del conductor o porque haya habido una situación de sabotaje, que alguien externo haya entrado y manipulado el tren. Para mí esto, además de inverosímil, es rizar el rizo, porque ni siquiera les exime de responsabilidad.”

“Yo creo que en ningún caso debería resultar condenado el conductor. Por dos cuestiones. Porque no parece que existan indicios de ningún tipo de que efectivamente haya recibido la formación adecuada. ¿Y cómo van a condenar a alguien que no sabe?”.

“A la empresa lo que le interesa es que no salga condenado nadie; esa sería su gran victoria. Si tuviese que salir alguien inculcado, preferiría que fuese el de Eurocontrol; y si tuviera que ser alguna persona de Metro, el que menos le importaría que saliese inculcado sería el conductor.”

X. 5. 2. L. Contramarcha 43 (Octubre-Noviembre 2008)

Medidas de seguridad para trabajos que se realizan en la vía. Una lucha sin descanso

Explicamos la Demanda Ordinaria que recientemente hemos interpuesto por el incumplimiento empresarial de poner en marcha las medidas de seguridad contempladas en el Acuerdo de mayo de 2006. También, damos a conocer los escritos remitidos a los políticos (tanto de la Comunidad de Madrid como del Gobierno Central) a raíz del accidente mortal del 10/4/2006. Sin olvidarnos de comentar los dos gravísimos accidentes relacionados con la circulación sucedidos en el mes de agosto, sus consecuencias y nuestras acciones al respecto, así como lo acontecido en el Pleno Extraordinario del Comité de Seguridad y Salud celebrado el 21 de agosto.

En este número, en dos páginas muy intensas, recogemos el debate desarrollado entre compañeros (de las Secciones de Línea Aérea, Señales, Vías, Comunicaciones, etc.) que habitualmente desarrollan sus trabajos en la plataforma de vía con el representante del periódico

CONTRAMARCHA



Nº 41

Abril - mayo 2008

Cierre de edición: 15 de abril
Difusión gratuita

Depósito Legal: M-15919-1999

SOLIDARIDAD OBRERA

Sección Metro

C/ Valderribas, 49, 2º- Izq.
28007-MADRID
Teléf. Ext.: 91 379 87 33
Ext.: 91 433 57 86
Int.: 38733 / 84236

Confederación

C/ Espoz y Mina, 15
28012-MADRID
Teléf.: 91 523 15 16

Página Web:

<http://www.modo50.org/sobrerai>
e-mail:
sobrerai@modo50.org
soli-obrerai@gmail.com

Uno de los ejes básicos de **SOLIDARIDAD OBRERA** es la transmisión de la información y de las posiciones del Sindicato ante cada uno de los temas que nos afectan como clase.

¡¡ Lee y difunde la prensa obrera !!

«Llevamos un mundo nuevo en los corazones»



PRIMERO DE MAYO

Una vez más, como todas las primaveras, el 1º de mayo llama a nuestras puertas demostrando que el recuerdo de los anarquistas de Chicago y de la lucha por la jornada de ocho horas, siguen vivos. En Madrid, este año, los actos convocados por la izquierda real, más allá de la izquierda Armani y de los sindicatos oficiales del Sistema, seguirán la tónica del pasado año, es decir el de la desunión. Si bien en años anteriores el sindicalismo combativo consiguió aglutinarse en torno a manifestaciones en que CGT, la Coordinadora Sindical de Madrid, y Solidaridad Obrera caminaban de la mano, el intento de capitalización de los actos por parte de determinados partidos marxistas-leninistas, provocaron que el pasado año Solidaridad Obrera convocase en solitario. Este año ni siquiera habrá manifestación conjunta CGT - CSM, y como todos los años CNT-AIT convoca en solitario, pues su movida es otra. Por nuestra parte, Solidaridad Obrera convocamos una concentración en la Plaza Vieja de Vallecas. Allí estaremos intentando hacer de esta jornada, como siempre, un día de lucha.



El pasado 10 de abril los trabajadores de Metro nos concentráramos en Puerta del Ángel en recuerdo de nuestros dos compañeros fallecidos en el accidente ocurrido hace dos años. Esta vez la convocatoria la realizaban SLMS, SCMM, CCOO y Solidaridad Obrera, y estaba apoyada por el resto de sindicatos de Metro.

Contamos como el pasado año con la presencia de los familiares de Juan José Cayado, así como de Marga, su viuda, a quien hemos efectuado una entrevista que publicamos en este Contramarcha. Una vez más

quedó patente que la memoria de los compañeros sigue viva. Mientras tanto la empresa no pone en marcha las medidas de seguridad acordadas con los sindicatos en mayo de 2006 y como consecuencia de ello se siguen produciendo incidentes en los que si no hay más víctimas (como en el caso de Loranca) es porque San Miguel no deja de hacer horas extraordinarias.

¿Hasta cuándo seguirá la irresponsabilidad de la empresa?

PROFESIOGRAMAS.....	4
SEGURIDAD TRABAJOS EN LA VÍA INCIDENTE EN LORANCA.....	5
MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES MULTIFUNCIONALIDAD.....	9
INSPECCIÓN DE TRABAJO. ¿ES INEVITABLE LA RECONVERSIÓN.....	10
CAS MADRID.....	15
DESMONTANDO A PRO MIA.....	16
RENFE, ¿EN MANOS DE QUIÉN ESTAMOS?.....	17
CHOMSKY: LOS PUEBLOS DESBORDAN A LOS GOBIERNOS.....	18
EL AHOGADO GRITO DE LOS OTROS.....	21
LUCIO: LA PELÍCULA.....	22
POR ESCRIBIR SUS NOMBRES.....	23

CONVENIO COLECTIVO

ENTREVISTA A LA VIUDA DE JUAN JOSÉ CAYADO

ENTREVISTA A LA VIUDA DE JUAN JOSÉ CAYADO

PRIMERO DE MAYO

Contramarcha. Nos reunimos para debatir sobre: el accidente ocurrido en la madrugada del día 10 de abril de 2006, cómo les afectó la muerte de los dos compañeros, las medidas contempladas en el Acuerdo de mayo de 2006, y todo aquello relevante en relación con las medidas de seguridad con las que cuentan en su trabajo diario. He aquí un pequeño extracto.

Contramarcha. Lo ocurrido ¿era previsible que pudiera suceder?

Trabajadores. Lo ocurrido era previsible dado la desidia que tiene la empresa. Hasta que no empezaron a aparecer los pormenores del accidente nadie podía imaginar que los trabajadores estábamos tan desamparados. Entonces comprobamos la precariedad en que nos encontramos y empezamos a hacer propuestas para poner solución a ello.

Contramarcha. ¿Crees que se pudo haber evitado este accidente, que se pudieron impedir estas muertes?

Trabajadores. Creo que sí; de haber existido calces que hubiesen impedido que el tren se desplazara incontrolado, de haber existido sistemas de alarmas que hubiesen avisado a los compañeros, no habrían muerto. Con toda rotundidad SI.

X. 5. 2. LL. Contramarcha 44 (Enero-Febrero 2009)

Los trabajos que se realizan en la vía carecen de las medidas de seguridad necesarias.

Además de recordar la reciente Demanda Ordinaria interpuesta, convocamos al juicio. De manera resumida explicamos las últimas propuestas realizadas ante el Comité de Seguridad y Salud: en relación a los mandos del sistema de freno mecánico o de estacionamiento de los vehículos “clásicos” y a los manuales de instrucciones de los nuevos vehículos auxiliares y unas medidas de seguridad que deben cumplir estos vehículos.

También rescatamos, de la Historia reciente de Metro de Madrid, el caso del accidente mortal que se produjo en la madrugada del 24 de enero de 1997, aproximadamente a las 2'15 horas, en el túnel de la Línea 1, entre Atocha-Renfe y Menéndez Pelayo por vía I; el oficial de la Sección (entonces así denominada) Vía y Línea Aérea, Fidel Rodríguez Sánchez falleció instantáneamente al ser arrollado por un

CONTRAMARCHA



Nº 45

Marzo-Abril 2009

Cierre de edición: 3. III. 09

Difusión gratuita

Diploito Legal: M-15919-1999

SOLIDARIDAD OBRERA

Sección Metro
C/ Valderribas, 49, 2º-4º.
28007-MADRID
Teléf. Ext.: 91 379 87 33
Int.: 38733 / 84236

Confederación
C/ Espoz y Mina, 15
28012-MADRID
Teléf.: 91 523 15 16
Móvil: 610 978 098

Página Web:
www.solidaridadobrero.org
Correo electrónico:
solidaridad@gmail.com

Uno de los ejes básicos de **SOLIDARIDAD OBRERA** es la transmisión de la información y de las posiciones del Sindicato ante cada uno de los temas que nos afectan como clase.

¡¡ Lee y difunde la prensa obrera !!

«Llevamos un mundo nuevo en los corazones»



"Operación". Obra de Juan Marcha de Madrid. Exposición en la Fundación Juan Marcha de Madrid.

CONCIENCIA DE CLASE

"Las ideologías han muerto". "Todos los sindicatos son iguales". "El sistema está lleno de posibilidades". "Los que triunfan son los mejores". "Yo no soy obrero, soy clase media/oficinista/técnico/mundo intermedio" "ya me engañaron otras veces". Todas estas ideas nos las van inculcando desde pequeños, y día a día en los medios de comunicación, para fomentar el individualismo, para hacernos creer que la única salida es individual y a costa de los demás. Esta forma de pensar nos lleva a pelearnos los trabajadores entre nosotros por las migajas que nos quieren dejar (competitividad, competencia), poniéndonos zancabras en un palo como a los burros para que sigamos tirando del carro en el que van montados todos los parásitos sociales.

Contra esto, los trabajadores tenemos la opción de pensar, reflexionar y analizar la realidad, comprendiendo que todos los problemas, de todos nosotros, se pueden solucionar fácilmente si buscamos una solución conjunta, colectiva, y actuamos unidos. A

esto se le llama **CONCIENCIA DE CLASE**. Para ello, hay que dejar a un lado los egoísmos y dejar de mirarnos el ombligo, compartiendo experiencias y conocimientos, entendiendo que la mejora de todos es la mejora para cada uno. Es entender que si atacan a uno, nos atacan a todos nosotros; si a cualquier trabajador le intentan recortar derechos, nos los están recortando a todos. Porque para ser más libres, necesitamos que lo seamos todos.

Esto no lo fomentan precisamente los capitalistas ni sus acólitos, por algo será que las ideas de solidaridad y apoyo mutuo les dan miedo y tratan de desprestigiarlas con todo tipo de mentiras, incluso criminalizándolas.

En **Metro** esta **Conciencia de Clase** la defendemos desde **Solidaridad Obrera**, formando un sindicato en el que no se abandona a ningún colectivo o sección, ni a ningún compañero o compañera.

En la lucha por el convenio colectivo, parafraseando a Brecht... ¡todos somos imprescindibles!



JUICIO PENAL CONTRA LA DIRECCIÓN DE METRO!

En el 3º aniversario del fallecimiento de los dos trabajadores de la Sección de Línea Aérea, en un accidente de trabajo el 10 de abril de 2006 en la estación de Puerta del Ángel, se llevará a cabo el juicio por la vía penal contra cuatro altos directivos de Metro de Madrid, S.A.

A las 9:00h, del lunes 13 de abril se iniciará un juicio histórico en el Juicio de la Penal nº 26 de Madrid (Calle Julián Camarillo). Porque es la primera vez que la Dirección se sienta en el banquillo de los acusados por un accidente de trabajo mortal de uno de sus trabajadores: a pesar de que han

sido varios los compañeros que han fallecido por causa de un accidente mientras prestaban servicio.

En la madrugada del 24 de enero de 1997, falleció arrojado por un tren Fidel Rodríguez Sánchez, Oficial de la Sección de Vía y Línea Aérea; y era también de madrugada, el sábado 20 de noviembre de 2004, cuando el compañero busto de la Villa Fernández, Oficial de la Gerencia de Mantenimiento de Vías y Obras, murió al caer al fondo de un pozo de ventilación en la estación de Sol. En ninguno de estos casos la empresa fue considerada responsable, ni imputada judicialmente.

Este uno de los pocos casos, en España, en los que los responsables empresariales son juzgados por la muerte de trabajadores.

Sólo los familiares de Juan José Cafedo Guitiérrez siguen adelante en esta lucha titánica frente a Metro de Madrid y contra las instituciones gubernamentales de la Comunidad de Madrid. Y los trabajadores tenemos la obligación de estar al lado de la viuda, de sus hijos, de la familia, de apoyarlos. Pues no se puede permanecer al margen en esta contienda.

NEGOCIACIÓN DEL CONVENIO.....	4
INCUMPLIMIENTO DE NORMAS DE SEGURIDAD.....	8
SE DISPARA EL PERO.....	10
ENTREVISTA A PEDRO PRIETO.....	14
LA MUJER DEL ANARQUISTA.....	15
LOS BANCOS, UNA ESTAFA EN SÍ MISMOS.....	16
EL GOBIERNO ARGENTINO Y LOS DD HH.....	17
TRANSGÉNICOS.....	18
LA CRISIS Y LA REFORMA LABORAL QUE VIENE.....	19
PALESTINA.....	20
SU CRISIS Y LA NUESTRA.....	21
JUAN PEIRÓ.....	22

MOVILIZACIONES
CONVENIO

INSPECCIÓN
DE TRABAJO

JUICIO POR LA MUERTE
DE DOS COMPAÑEROS

PENSIONES MÍNIMAS

vehículo auxiliar, cuando estaba desarrollando su trabajo de revisión de los componentes de la vía.

Y desmontamos, con argumentos, la burda excusa falsa de la empresa, que de manera recurrente dice que como está denunciado (ante los Tribunales de la Jurisdicción Social) el incumplimiento, del *Acuerdo de medidas de seguridad para trabajos en la vía*, no negocia la aplicación de las medidas incluidas en él.

Dedicamos un espacio a informar sobre las últimas tres Denuncias presentadas ante la Inspección de Trabajo: Incumplimiento empresarial de su deber de información en materia de prevención de riesgos laborales, al negarse a entregar la documentación e información solicitada referente a un grave accidente el 9 de agosto de 2008; igual incumplimiento referente al gravísimo accidente del 26 de agosto de 2008; e incumplimiento de la Resolución 28/0015644/08, que obliga a la empresa a entregar toda la documentación sobre el accidente ocurrido en la estación de Loranca el 22/2/2008.

Y presentamos, a todos los trabajadores, una encuesta¹ y les pedimos que participen contestándola. Para colaborar con nosotros en identificar precozmente situaciones de riesgo desconocidas o infravaloradas hasta este momento; para poder intervenir previamente y así prevenir los riesgos en el futuro, evitando consecuencias negativas para los trabajadores.

X. 5. 2. M. Contramarcha 45 (marzo- abril 2009)

Dos trabajadores fallecieron en un accidente de trabajo. Cuatro de los directivos culpables se sentarán en el banquillo.

Anunciamos la fecha del inicio del juicio penal y damos una breve relación de algunos de los testigos y peritos que acudirán a favor de la empresa.

Recogemos la Resolución de la Inspección de Trabajo a resultas de la Denuncia que interpusimos, el 2 de julio de 2008, porque en las Normas de Seguridad en la circulación no se incluyen varias de las medidas del

1. En el Capítulo XVIII. ANEXOS. 1. 6. se recoge el cuestionario íntegramente.

Acuerdo de mayo de 2006 de Medidas de Seguridad para trabajos en la vía. Nuevamente la Inspección se inhibe, pasa de puntillas y dice que no es competente para decidir sobre la inclusión o no de estas medidas.

Pormenorizadamente exponemos cómo la empresa incumple dos de los ocho Apartados de que consta el Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006, concretamente el Sexto (Sistema de Alarmas por intrusión en el Área de Seguridad) y el Octavo (Sometimiento a un Organismo externo de las discrepancias). Detallamos de qué malas artes se ha valido la empresa estos años para bloquear cualquier proyecto que hemos presentado; y cómo la Inspección de Trabajo se ha desentendido de este incumplimiento empresarial en las dos ocasiones que lo hemos denunciado. Asimismo, hacemos referencia a la actitud de “callar y otorgar” de los políticos a los que nos hemos dirigido; y razonamos ¿por qué es fundamental un sistema de alarmas?.

X. 5. 2. N. Contramarcha 46 (Mayo- Junio 2009)

Juicio Penal por la muerte de dos compañeros. La sentencia de la vergüenza.

A lo largo de cuatro páginas explicamos detalladamente el desarrollo de los nueve días de sesiones del juicio. Recopilamos las principales líneas argumentales de las acusaciones, ponemos al descubierto las fundamentales estrategias de las defensas, resumimos algunas de las declaraciones más significativas. También se recogen las conclusiones de cada uno de los letrados participantes; así como un análisis crítico de la participación de los abogados, de los trabajadores y de los sindicatos.

“Creemos que estas páginas ayudarán a aclarar el enigma de lo sucedido esa noche y a comprender el por qué de la sentencia”... “la única explicación racional es que esa noche, en ese momento, al menos la contramarcha no funcionó. Y si no funcionó no existen garantías de que funcionasen los otros dos frenos”.

Asimismo se incluye una emotiva carta abierta a todos los trabajadores de Margarita Llofríu, donde expone su desgarrador análisis de lo sucedido en el juicio.

A la Sentencia le dedicamos una quinta página, resumiendo los Hechos Probados, los Fundamentos Jurídicos y el Fallo del Juez. Al final desde Solidaridad Obrera exponemos una serie de consideraciones a la sentencia.

“El juez no ha querido tener en cuenta las numerosas deficiencias en medios de seguridad que existían y posibilitaron que el accidente tuviese consecuencias mortales. Esta sentencia resulta bochornosa, porque dos trabajadores mueren en su puesto de trabajo por el impacto de un vehículo descontrolado, sin que nadie (a pesar de saberlo con antelación) les avisase del peligro que se avecinaba”.

También informamos, en relación a medidas de seguridad para trabajos en la vía, de las tres últimas denuncias ante la Inspección de Trabajo (de fechas 26 de febrero, 3 de abril y 29 de mayo de 2009); así como de lo acontecido en los últimos Plenos del Comité de Seguridad y Salud.



Concentración silenciosa en el exterior de la estación de Puerta del Ángel

REALIZACIÓN DE PAROS Y DE CONCENTRACIONES

Requisitos para una convocatoria de paros o de concentraciones

Para convocar la realización de movilizaciones: paros parciales (varias horas) o ininterrumpidos; la legislación laboral vigente (RDL 17/1997 de 4 de marzo) establece unos requisitos formales y legales.

Por el responsable del Sindicato u Organización convocante debe realizarse, con una antelación mínima de diez días naturales, una comunicación por escrito a la Dirección Provincial de Trabajo (en el caso de la Comunidad de Madrid perteneciente a la Consejería de Economía y Empleo) y a la Dirección de la empresa (en nuestro caso Metro de Madrid, S.A.). Donde se recoja concretamente: los días y horarios de los paros, a los trabajadores a los que abarca (a la totalidad o precisar colectivos), los objetivos y la reivindicaciones que se persiguen, y la identificación de las personas que componen el Comité de Huelga.

Para convocar la realización de una concentración, la Ley establece que se deberá presentar con una antelación mínima de diez días naturales, una comunicación por escrito a la Delegación del Gobierno.

Donde se recoja concretamente: el día, la hora de comienzo, la duración prevista, el lugar solicitado de concentración, la previsión del número de asistentes, si se tendrá un servicio de orden de los organizadores, los motivos de la concentración y, de manera detallada, los datos de los organizadores y representantes.

X. 6. 1. Año 2006

Paro de cinco minutos

El martes 11 de abril se desarrolló un paro de cinco minutos en todos los tumos (que se inició a las 12'00, 18'00 y 24'00 h.) como protesta por estas dos muertes. Un paro simbólico convocado por todos los Sindicatos, durante el cual se paró la actividad y quedaron detenidos los trenes en los andenes de las estaciones. Y al que la empresa, a pesar de no cumplir con los requisitos legales pertinentes, no se opuso.

Convocatoria de movilizaciones

La Asamblea de Afiliados de Solidaridad Obrera, reunida el 20 de abril, aprueba por unanimidad convocar paros parciales en reivindicación de medidas de seguridad. Ofrecemos al resto de sindicatos la posibilidad de sumarse a esta lucha. Así, en el Pleno del Comité de Empresa celebrado el 27 de abril son ratificados por la mayoría de los Sindicatos los paros en demanda de 7 medidas de seguridad. Los representantes del SCMM y del STMM “miran para otro lado” y se abstienen; parte de UGT se ausenta voluntariamente en el momento de la votación.

También se aprueba: Asamblea General de Trabajadores en Plaza de Castilla, el martes 9 de mayo, a las 10'30 y 18'30 h.; y Paros parciales de 7'00 a 9'00 h., de 19'00 a 21'00 y de 03'00 a 05'00 horas, los días 10,11, 17, 18, 24, 25, 31 de mayo y 1 de junio.

Las Asambleas Generales de Trabajadores del 9 de mayo

Se consensuó (por CCOO, UGT, SLMS y SOLIDARIDAD OBRERA) mantener: el paro de 7'00 a 9'00 horas del 10 de mayo¹, todos los paros de los días 31 de mayo y 1 de junio, la celebración de Asamblea General el lunes 29 de mayo y seguir negociando con la Empresa las modificaciones precisas a los apartados 4º, 6º, etc. del *Documento de Medidas de Seguridad*². Los trabajadores reunidos en las Asambleas aprobaron esta decisión.

Acto de homenaje y recuerdo

Fue un acto de apoyo a los familiares de los compañeros y de protesta por lo sucedido. Que se realizó el miércoles 10 de mayo, durante el horario de los paros, en el andén II³ de la estación de Puerta del Ángel; y se colocó una placa metálica dedicada por todos los trabajadores. Fue muy emotivo, más de doscientos compañeros arrojaron a los familiares de Miguel Ángel y Juan José ante la placa que permanece colocada en el lugar del brutal accidente.

1. Y así facilitar la asistencia al acto de homenaje que se celebraría esa mañana en el andén de la estación de Puerta del Ángel.

2. Y que, con ligeros retoques, se convertiría en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*

3. En la pared del piñón de entrada al andén.

La incalificable e injustificable ausencia de algún representante del SCMM impulsó a Solidaridad Obrera a rechazar cualquier aportación económica de la ejecutiva de ese sindicato a este simbólico recuerdo.

Las Asambleas Generales del 29 de mayo

Las Asambleas tuvieron una asistencia decepcionantemente minoritaria. Se aprobó aceptar el *Documento de Medidas de Seguridad* que había sido acordado con la empresa y desconvocar los paros de los días 31 de mayo y 1 de junio. Desde Solidaridad Obrera propusimos que no se desconvocasen los paros mientras que no se suscribiera como Acuerdo en la Comisión Permanente.

Los trabajadores no supieron percibir la trascendencia del gravísimo suceso, no conectaron (aún no lo han hecho) suficientemente con el problema.



X. 6. 2. Año 2007

Movilizaciones y Asambleas

En el Pleno del Comité de Empresa del 23 de marzo desde Solidaridad Obrera planteamos a todos los miembros del Comité de Empresa una propuesta de movilizaciones para reivindicar la aplicación de las medidas del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, que la empresa no estaba cumpliendo. Para nosotros los paros eran y son legítimos, legales, necesarios. Las reivindicaciones son justas, imperiosamente vitales. La ocasión y los compañeros lo merecen.

Por todo ello propusimos¹ cinco días de paros parciales, una concentración y dos Asambleas Generales.

Todos los sindicatos se unieron, pero para no convocar movilización alguna.

Paros y concentraciones

El 10 de abril, precisamente en el primer aniversario de la muerte de los dos compañeros, con un seguimiento escaso pero sí con gran sentimiento y orgullo, se realizaron los paros y las concentraciones convocadas en solitario por Solidaridad Obrera. Realizamos una simbólica ofrenda de flores, que colocamos en la placa conmemorativa.

Las Asambleas Generales del 9 de mayo

Hubo una escasísima asistencia y se decidió desconvocar los paros de los días 17, 22 y 24 de mayo, así como mantener en vigor los paros del día 10 de mayo.

1. Paros de dos horas por turno: Para los trabajadores de la Unidad Operativa de 5'50h. a 7'50h.; de 19'00h. a 21'00h.; de 3'00h. a 5'00h. Para el Resto de trabajadores de 7'00h. a 9'00h.; de 19'00h. a 21'00h.; de 5'00h. a 7'00h. Los días: en abril el martes 10; en mayo el jueves 10, el jueves 17, el martes 22 y el jueves 24.

Concentraciones: Martes 10 de abril a las 7'30h. y a las 18'30h. en la estación de Puerta del Ángel.

Asambleas Generales, a las 10'00h. y 18'30h. los días: lunes 9 de abril, miércoles 9 de mayo.



X. 6. 3. Año 2008

Convocatoria de Concentraciones

En nuestra Asamblea de Afiliados del 27 de marzo aprobamos convocar concentraciones de 1 hora de duración, el 10 de abril, a las 7'30h. y 18'30h. en el exterior de la estación de Puerta del Ángel. Por unos motivos fundamentales: Como homenaje a nuestros compañeros fallecidos; por orgullo y por dignidad; y contra la inseguridad de los trabajos en la vía. Entonces y ahora las medidas de seguridad siguen siendo prácticamente igual de deficientes y peligrosas que el fatídico día 10/4/2006 para los cientos de trabajadores que todas las noches bajan a la vía.

Los afiliados a Solidaridad Obrera tomamos una decisión y el resto de sindicatos nada propuso. Les invitamos el 28 de marzo, a todos los sindicatos, a compartir la convocatoria; para lo cual, como cualquier organización sabe, es requisito (impuesto por la Delegación del Gobierno) que quien convoca ha de comunicar un representante (nombre, apellidos, DNI, dirección contacto) responsable. Se estuvo esperando a UGT, que necesitó pensárselo tres días; y una hora antes de tener que presentar para su legalización la convocatoria, con el preaviso establecido de diez días, dijo que sólo la apoyaba porque no quería que nadie de su organización se responsabilizase.

Esta vez la convocatoria la realizamos Sindicato Libre Metro Suburbano (SLMS), Sindicato conductores Metro de Madrid (SCMM), Comisiones Obreras (CC.OO.) y Solidaridad Obrera, y estaba apoyada por el resto de sindicatos de Metro.

Concentraciones

El 10 de abril los trabajadores de Metro nos concentramos en Puerta del Ángel en recuerdo de nuestros dos compañeros fallecidos en el accidente ocurrido hace dos años. En las concentraciones participamos unos ciento cuarenta compañeros; por la mañana acudieron la viuda, las hijas y los hermanos de Juanjo. Tras concentrarnos, en la plaza cercana durante media hora, bajamos al piñón de entrada del andén II para colocar unas flores junto a la placa conmemorativa. Y tras unas breves palabras de agradecimiento a los asistentes guardamos unos respetuosos, emotivos y simbólicos dos minutos de silencio, por el recuerdo de estos dos grandes compañeros fallecidos y de todos

aquellos que han muerto en el puesto de trabajo en el Metro. Con un firme propósito: no olvidar y seguir peleando por garantizar la seguridad en el trabajo.

Análisis

Resulta algo desalentador que ante sucesos tan graves la reacción y solidaridad de los trabajadores no sea multitudinaria, como debería ser. Seguiremos haciendo todo lo que sea necesario para cambiar esta actitud.

Es vergonzoso que UGT después, por medio de un aviso, demagógicamente generase polémica para ocultar que ni siquiera tuvieron valor para suscribir la convocatoria de unas concentraciones. Esta UGT, que en los tres últimos años no ha realizado ni una sola propuesta de medida de seguridad para los trabajos en la vía, mejor sería que no diese tanto la nota. Porque más bien parece que buscasen obstaculizar cualquier acto conmemorativo.



Concentración en el exterior de la estación de Puerta del Ángel

X. 6. 4. Año 2009

Convocatoria de Concentraciones

En nuestra Asamblea de Afiliados del 23 de febrero aprobamos convocar una concentración de 1 hora de duración, el 10 de abril, como acto de homenaje. Nos dirigimos a todas las fuerzas sindicales para que se sumasen a la convocatoria ante la Delegación del Gobierno.

Como en el año anterior, la convocatoria la realizamos Sindicato Libre Metro Suburbano (SLMS), Sindicato conductores Metro de Madrid (SCMM), Comisiones Obreras (CC.OO.) y Solidaridad Obrera, y estaba apoyada por UGT, que tampoco en esta ocasión quiso convocar.

Concentración

El 10 de abril a las 7'00h., en el tercer aniversario del fallecimiento de los dos compañeros, llevamos a cabo, otro año más, UN ACTO DE HOMENAJE, una simbólica y entrañable muestra de cariño hacia los familiares de los fallecidos.

Nos concentramos, desde las 7'00h., en el exterior, junto al acceso de la Plaza de Santa Cristina, Paseo de Extremadura (pares). Y, a continuación, realizamos una ofrenda de flores en el lugar donde está colocada la placa conmemorativa, en el piñón de entrada del andén II de esta estación. Tras unas breves palabras estuvimos dos minutos de respetuoso y simbólico, por el recuerdo de estos dos grandes compañeros fallecidos y de todos aquellos que han muerto en el puesto de trabajo en el Metro.

En la concentración participamos una veintena de compañeros, junto a la viuda, Margarita, y a otros familiares de Juan José Cañedo. Resulta muy penoso que no asistiera algún representante de algún otro sindicato, ni siquiera de los tres que convocaron junto a Solidaridad Obrera esta concentración.

X. 7. CAMPAÑAS A LOS TRABAJADORES

Además de las publicaciones editadas, hemos desarrollado en los meses de octubre y noviembre de 2008 una campaña informativa en cabeceras, recintos y algunos puestos de venta de divulgación del *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*, con la colocación de carteles de gran tamaño o pegatinas; que en nuestras periódicas visitas a estos centros de trabajo hemos ido reponiendo.

Se han realizado, al menos, seis asambleas de trabajadores en diferentes recintos (Cuatro Caminos, TT.CC. de Canillejas) para explicar más detalladamente las medidas de seguridad contempladas en el *Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006*.

Se ha dejado caer la superación, se ha dormido. Hay que despertarla, buscar la manera de que los trabajadores se sumen a la lucha por unas condiciones de seguridad en los puestos de trabajo.



CAPÍTULO XI: LA RESPUESTA SINDICAL

XI. 1. PLATAFORMAS SINDICAL DE LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID

XI. 2. OTROS SINDICATOS: CGT del Metro de Barcelona, CGT de Autobuses de Barcelona, Sindicato Unitario del Metro de Barcelona, CNT de Artes Gráficas de Madrid, CNT Construcción, Metal y Madera; y muchos más.

XI. 3. EN METRO DE MADRID

- **XI. 3. 1. Sindicato de Conductores del Metro de Madrid**
- **XI. 3. 2. Sección Sindical UGT**
- **XI. 3. 3. Sindicato Libre Metro Suburbano**
- **XI. 3. 4. Sindicato de Estaciones de Metro de Madrid**
- **XI. 3. 5. Sección Sindical de CC.OO.**
- **XI. 3. 6. Delegados de Prevención**
- **XI. 3. 7. Comité de Empresa**



Antiguo local de Solidaridad Obrera en Metro

Hemos tratado de ser objetivos y justos en la valoración que nos merece la actitud y actividad de cada uno de los sindicatos. Cada cual se acaba retratando tal como es, pues con el paso del tiempo queda al descubierto su verdadero comportamiento: las palabras son gratis y es preciso juzgar por lo que se hace y no por lo que se dice.

Ha quedado muy claro en nosotros la impresión de lo mucho que tienen que cambiar algunos sindicatos antes de alcanzar una verdadera condición de Representantes de los Trabajadores.

XI. 1. PLATAFORMA SINDICAL DE LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Merece ser destacada, por su apoyo y su atención, como la organización sindical que ha demostrado una cercanía familiar con todos los trabajadores de Metro y con los familiares de los fallecidos.

Este reconocimiento es hacia un sindicato que ha sabido ganarse su confianza y su amistad. No sólo con su cariñosa e incondicional participación en todos los actos (concentraciones, homenajes, etc.) que se han convocado, sino con su interés sincero en las necesidades que pudieran tener las familias.



XI. 2. OTROS SINDICATOS: CGT del Metro de Barcelona, CGT de Autobuses de Barcelona, Sindicato Unitario del Metro de Barcelona, CNT de Artes Gráficas de Madrid, CNT Construcción, Metal y Madera; y muchos más.

A través de comunicados mostraron su dolor e indignación por las muertes, y enviaron un sentido apoyo a los familiares y compañeros.



XI. 3. EN METRO DE MADRID

Todos los sindicatos tienen varias cosas en común: nunca han informado (por ejemplo, a través de avisos a los trabajadores) de las medidas de seguridad contempladas en el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*, ni han exigido ante la empresa o frente al Consejero de Transportes la implantación de las medidas de seguridad acordadas y/o el cese de los directivos imputados.

No se mide sólo por la escasísima información que han transmitido a los trabajadores su interés en el accidente o en las medidas de seguridad; pero sí que es un factor muy relevante. Y no se puede escribir nada más de sus actividades sindicales en este tema porque, aunque parezca sorprendente, no las han realizado.



XI. 3. 1. Sindicato de Conductores del Metro de Madrid

Una pequeña referencia (llamando a las concentraciones del 10 de abril) a pié de página en dos avisos en 2008 ha sido su única contribución informativa hacia los trabajadores en estos casi tres años. En sus avisos donde informan de los temas tratados en los Plenos del Comité de Seguridad y Salud, de manera muy escueta, recogen en alguna ocasión referencias a asuntos relacionados con la seguridad en la circulación.

Los hechos han demostrado que la ejecutiva del SCMM en 2006 utilizó sórdidamente la “seguridad” como motivo de sus movilizaciones económicas y en sus declaraciones a los medios de comunicación. Incluso el 29/5/2006 ante la Dirección, cuando se estaba cerrando el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*, sus representantes se manifestaban a favor de los planteamientos empresariales con una vehemencia desmedida.

Posteriormente, con el cambio de su ejecutiva las relaciones mejoraron, participaron de algunas de las propuestas que planteamos desde Solidaridad Obrera para exigir el cumplimiento del *Acuerdo de mayo de 2006*.

No obstante, con la nueva ejecutiva tampoco han realizado ninguna aportación, ni han planteado alguna propuesta. Bien es cierto que hay que reconocerles que algunos de sus miembros, en ocasiones (no todas), estos años estuvieron al lado de los familiares de Juanjo cuando se produjeron los actos conmemorativos en la estación de Puerta del Ángel; y que se sumaron a la Demanda de Conflicto Colectivo que interpusimos para que se cumpliera el Acuerdo.

XI. 3. 2. Sección Sindical UGT

Desde el accidente sólo han editado seis avisos hablando del accidente mortal. Dos de ellos ocupados en criticar a Solidaridad Obrera por interponer una Demanda de Conflicto Colectivo o por convocar concentraciones para homenajear a los fallecidos.

Ni una sola propuesta en el Comité de Seguridad y Salud, ni en ningún otro ámbito dentro de la empresa, ni en las negociaciones del *Acuerdo de mayo*. Este es el triste balance que se puede hacer de este sindicato de “clase”.

No han iniciado ninguna medida ante los tribunales ni se han sumado a las acciones judiciales que hemos emprendido desde Solidaridad Obrera para que se cumpliera el *Acuerdo*; muy al contrario las han criticado sin fundamento haciendo el juego a la empresa. Y en los actos de homenaje han faltado más veces que acudido.

Porque hay quienes se creen más hábiles de lo que son y no pueden abstenerse de precintar sus juicios, ni tienen suficiente paciencia para conducir ordenadamente todos sus pensamientos y permanecen extraviados toda su vida.

XI. 3. 3. Sindicato Libre Metro Suburbano y Sindicato de Estaciones de Metro de Madrid

Ni una breve reseña, nada en ningún aviso. Ninguna propuesta. Eso sí, nunca han dejado de apoyar las medidas ante los juzgados que hemos realizado, aunque han faltado a alguno de los actos de homenaje a los compañeros fallecidos.

XI. 3. 4. Sindicato de Estaciones de Metro de Madrid

Ninguna propuesta. Alguna muy breve reseña, sólo en algún aviso, donde informan de temas tratados en el CSS. Pero no han dejado de apoyar las medidas ante los juzgados que hemos realizado, pero no han acudido a casi ninguno de los actos de homenaje a los compañeros fallecidos.

XI. 3. 5. Sección Sindical de CC.OO.

Únicamente tres avisos en estos tres años. Dos de ellos para darse mucha publicidad de que eran acusación popular en el proceso judicial, y como siempre mintiendo al decir que eran la única acusación popular (hubo dos más). Pero no informaron nada de lo ocurrido en el proceso. ¿Para qué estaban? ¿Para no imputar ningún delito a la Jefa de Unidad de Mantenimiento?

Han apoyado la Demanda de Conflicto Colectivo que presentamos en el Juzgado y han asistido a casi todos los actos de homenaje a los compañeros fallecidos.

XI. 3. 6. Delegados de Prevención

Casi siempre han estado a remolque de las medidas que planteamos

desde Solidaridad Obrera. En muchas ocasiones las han apoyado, a veces decididamente y otras con su silencio. Y en ocasiones se han sumado a los hipócritas postulados empresariales, tratando de responsabilizar a Solidaridad Obrera (por haber interpuesto una Demanda de Conflicto Colectivo) de paralizar la negociación de la aplicación de las medidas de seguridad del *Acuerdo de mayo de 2006*.

No apoyan la implantación de los calces portátiles descarriladores como medida de protección de las áreas de seguridad y se niegan a incluir en las Normas de Seguridad el Sistema de Alarma para el caso de invasión del Área de Seguridad. Incalificable es su ausencia en el juicio, ni un momento en los nueve días de sesiones.

Significativo y revelador ha sido el permanente silencio del representante de UGT, en las reuniones ante la empresa, cuando se trataban estos temas.

Los Delegados de Prevención (del SCMM, CC.OO., UGT y SLMS), ocupados en otros temas no han sabido o podido dar la relevancia que este accidente tiene para todos los trabajadores. No sólo por la gravedad de las consecuencias (la muerte de dos compañeros) sino por el gran número de trabajadores directamente afectados por trabajar en la vía, expuestos, por tanto, a los mismos riesgos para su seguridad.

El 26/12/2006 todos los Delegados (incluido el de Solidaridad Obrera) presentaron una Denuncia ante la Inspección de Trabajo exigiendo que se señalicen los tramos de las interestaciones en los que no hay protección de mechinales¹, ya que no se renuncia a esta medida de seguridad y lugar de refugio.

1. Solidaridad Obrera, anteriormente y por primera vez, ya denunció ante la Inspección de Trabajo, el 9/12/2003, las deficiencias de seguridad por la falta de mechinales aprovechables. Ya que se habían tapiado, en un tramo de la Línea 2, algunos mechinales y otros estaban ocupados por cables. Instábamos a la empresa para que posibilitase su utilización como lugares de refugio; ya que se utilizan cuando se realizan trabajos en la vía y a la vez circulan trenes (con o sin viajeros). La resolución del Inspector requería a la empresa la adopción de todas las medidas necesarias para garantizar la total seguridad de los trabajadores que presten servicio tanto dentro como fuera de las horas de servicio de trenes, haciendo especial hincapié en la información a todos los responsables y afectados sobre el cambio en las condiciones en dicha línea, y la comprobación de que se respetan escrupulosamente las normas internas de seguridad.

El 20/5/2008 todos los Delegados (incluido el de Solidaridad Obrera) presentaron una Denuncia ante la Inspección de Trabajo reclamando que se incluyese en las *“Normas para la Seguridad de los agentes en relación a la circulación”* que se estableciese que un Inspector del Puesto de Mando en exclusiva se dedicase al protocolo de actuación en las situaciones en las que trabajadores han de acceder a la plataforma de vía (en horas de servicio, con circulación de trenes y sin lugares de refugio); para no tener, como hasta ahora, que atender también el resto de las incidencias que se producen en la Línea a su cargo, evitándose saturaciones de carga de trabajo. La empresa rechazó esta propuesta.

Estas serán las dos únicas denuncias que, de manera conjunta, presentaríamos los Delegados de Prevención.

XI. 3. 7. Comité de Empresa

Como órgano de representación de los trabajadores está prácticamente inoperativo desde antes de las Elecciones Sindicales (25 de abril de 2007). Sólo en tres ocasiones se ha pronunciado sobre el accidente y/o las medidas de seguridad.

El 27/4/2006. Se aprobaron por mayoría (con los votos de Solidaridad Obrera, CC.OO., SLMS, SEMM, USO y UGT) la convocatoria de varios días de paros parciales en reivindicación de 7 medidas de seguridad; los representantes del SCMM se abstienen y un destacado dirigente de UGT se ausenta a propósito.

El 15/6/2006. Se manifiesta que el documento sobre Seguridad firmado en la Comisión Permanente, se traslada al Comité de Seguridad y Salud, para su desarrollo vigilancia y aplicación.

El 23/3/2007. Desde Solidaridad Obrera unas movilizaciones (Asambleas Generales, Paros parciales y Concentraciones) en reivindicación del cumplimiento de las medidas del Acuerdo de mayo. Todos los demás sindicatos, con una u otra excusa, se oponen a estas movilizaciones; solo estaban interesados en las Elecciones Sindicales.

CAPÍTULO XII

RECIENTES ACCIDENTES MORTALES DE TRABAJADORES DEL METRO DE MADRID

XII. 1. FIDEL RODRÍGUEZ SÁNCHEZ

- **XII. 1. 1. Una fecha imborrable**
- **XII. 1. 2. La mañana del 24 de enero de 1977**
- **XII. 1. 3. LA INSPECCIÓN DE TRABAJO**
- **XII. 1. 4. EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD**
 - **XII. 1. 4. A. Pleno Ordinario de este Comité el 6 de febrero de 1997**
 - **XII. 1. 4. B. Pleno Ordinario del mes de marzo de 1997**
- **XII. 1. 5. EL COMITÉ DE EMPRESA Y EL RESTO DE SINDICATOS**
- **XII. 1. 6. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA**
 - **XII. 1. 6. A. Escritos a la empresa y a la Inspección de Trabajo**
 - **XII. 1. 6. B. Avisos, publicaciones, Asambleas de Trabajadores y medios de comunicación**
 - **XII. 1. 6. C. Metodología de investigación**

XII. 2. JUSTO DE LAVILLA FERNÁNDEZ

- **XII. 2. 1. Una noche para olvidar**
- **XII. 2. 2. EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD**
 - **XII. 2. 2. A. Primer Pleno Extraordinario**
 - **XII. 2. 2. B. Pleno Ordinario**
- **XII. 2. 3. LA INSPECCIÓN DE TRABAJO**
 - **XII. 2. 3. A. La investigación realizada**
 - **XII. 2. 3. B. Acta de infracción**
- **XII. 2. 4. LA ACTUACIÓN DEL COMITÉ DE EMPRESA Y DE LOS DEMÁS SINDICATOS**
- **XII. 2. 5. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA.**
 - **XII. 2. 5. A. Apoyo a los familiares**
 - **XII. 2. 5. B. Escritos a la empresa**
 - **XII. 2. 5. C. Denuncia ante la Inspección de Trabajo**
 - **XII. 2. 5. D. Visita del Inspector de Trabajo**
 - **XII. 2. 5. E. Resolución de la Inspección**
 - **XII. 2. 5. F. Avisos y publicaciones**
 - **XII. 2. 5. G. Metodología de investigación**
- **XII. 2. 6. JUICIO CONTRA LA EMPRESA**
 - **XII. 2. 6. A. El juicio**
 - **XII. 2. 6. B. La sentencia**

XII. 3. LOS TRABAJADORES DE METRO ANTE LOS ACCIDENTES MORTALES DE TRABAJADORES DE METRO

En ninguno de los accidentes mortales anteriores al ocurrido el 10 de abril de 2006 se instruyó un proceso judicial penal.

La actividad de Solidaridad Obrera ante estos recientes accidentes mortales ha sido siempre similar, siguiendo unas líneas básicas: denunciar las deficiencias y carencias y apoyar a los familiares de los fallecidos en la medida de nuestras posibilidades.

Una actitud comprometida con los trabajadores, que le ha supuesto un enfrentamiento directo a la Dirección de Metro de Madrid y con las instituciones de la Comunidad de Madrid, y les ha acarreado consecuencias sindicales negativas.

La impunidad de los responsables de la Dirección de Metro durante estos años ha sido total ante cualquier accidente.

XII. 1. FIDEL RODRÍGUEZ SÁNCHEZ

XII. 1. 1. Una fecha imborrable

En la madrugada del 24 de enero de 1997, aproximadamente a las 2'15 horas, en el túnel de la Línea 1, vía I, en la interestación entre Atocha-Renfe y Menéndez Pelayo, el Oficial de la Sección (entonces así denominada) Vía y Línea Aérea, Fidel Rodríguez Sánchez falleció instantáneamente al ser arrollado por un vehículo auxiliar, cuando estaba desarrollando su trabajo de revisión de los componentes de la vía.

XII. 1. 2. La mañana del 24 de enero de 1997

Varios de los compañeros del equipo que estaba trabajando con Fidel acudieron a la Sala de Plenos del Comité de Empresa, donde explicaron a los Sindicatos algunos de los pormenores del accidente. Según su relato la ventilación del túnel se encontraba encendida, produciendo un ruido ensordecedor, lo que ocultó el ruido del vehículo al acercarse.

Nunca se llegaría a aclarar completamente si la autorización del Inspector Jefe, para que el equipo de trabajadores bajase a la vía, fue correcta y si advirtió del inminente paso del vehículo auxiliar.

La Comisión Permanente del Comité de Empresa se reunió a las 9'10 horas y acordó realizar esa mañana un acto simbólico de un minuto de

silencio, desde las 12'00 horas hasta las 12'01 horas; durante el cual se produjo una concentración a las puertas de las oficinas de Metro de Madrid (c/ Cavanilles, nº 58).

Sería el único acto, no se convocaría un paro simbólico o paros parciales.

XII. 1. 3. LA INSPECCIÓN DE TRABAJO

Tras la investigación realizada emitió un requerimiento, con fecha 28 de febrero, donde requiere a la empresa:

“Deberá recopilarse en un solo texto o manual la totalidad de la normativa interna de Metro relativa a la seguridad de los Agentes en relación con la circulación. Dicho texto deberá repartirse a todos los agentes, así como al personal de contratas y subcontratas que, por razón de su trabajo, puedan eventualmente acceder a la vía. Plazo de ejecución de un mes.

Cursos de formación o reciclaje permanente, centrados específicamente en los riesgos inherentes a la circulación de trenes en relación con agentes en la vía y a las medidas específicas a adoptar.

Deberá estudiarse, teniendo en cuenta la evolución de la técnica, un sistema que proteja adecuadamente a los equipos de trabajadores en las vías, sobre todo cuando se trata de equipos itinerantes que se desplazan a pie a lo largo de las vías y túneles (en los que no es factible la medida de carteles avisadores o precautorios en los piñones de las estaciones y el indicador luminoso estático), bien en conexión con el sistema de semáforos de los túneles, bien mediante un sistema móvil o desplazable de iluminación o señalización que proteja a los trabajadores a cierta distancia por detrás de los mismos, bien mediante sistemas temporizados o con mando a distancia de indicadores luminosos etc. Dichas medidas preventivas deberán prever las distracciones o imprudencias no temerarias que pudieran cometer los trabajadores y no generar riesgos adicionales superiores a los que se pretenden controlar, (art.15.4 de la Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales). Los referidos sistemas, previa consulta con la representación específica de los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales,

deberán presentarse¹ al Inspector actuante en un plazo máximo de 2 meses, con objeto de su implantación generalizada en el tipo de trabajos descritos.

Para los equipos de trabajo en las vías deberá estudiarse la idoneidad o no de incorporar en las prendas de trabajo bandas fotoluminiscentes. Plazo máximo de un mes.”



1. La empresa no cumplió este apartado del requerimiento. Porque en la posterior recopilación normativa (Normas para la seguridad de los agentes de finales de 1997) no se contempló sistema alguno como el que el Inspector requirió. No sería hasta 2008 cuando se incluyera, en las Normas de Seguridad del 1/6/2008) el Área de Trabajo y el Área de Seguridad. Si la empresa hubiera cumplido el requerimiento de la Inspección de Trabajo, 9 años antes, hubieran estado implantadas medidas de seguridad (Área de seguridad, Área de Trabajo, Sistema de Alarmas) que aunque no se puede asegurar que hubiesen evitado el accidente del 10/4/2006 en Puerta del Ángel, sí que hubiesen reducido significativamente la probabilidad de que sucediera.

XII. 1. 4. EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

No se celebraría, porque ni siquiera se pidió, un Pleno Extraordinario de este Comité. Es preciso destacar que el Jefe de Servicio de Prevención Laboral, en esta época, era el actual Jefe de la Unidad de Prevención y Salud Laboral, Francisco López Ceacero.

XII. 1. 4. A. Pleno Ordinario de este Comité el 6 de febrero de 1997

Se trató este accidente mortal junto a 13 asuntos más de diversa índole. La empresa entregó una escueta información, dijo que tenía abierto un expediente informativo y que, en ese momento, era precipitado hacer una valoración por estar instruyéndose ese expediente. Tampoco, se llegaría nunca a saber la conclusión de ese expediente.

Por la Representación de los Trabajadores se solicitaron las conclusiones sobre la investigación, se propuso realizar un compendio de la Normativa de Seguridad existente y se entrega un documento con nueve propuestas de mejoras en la seguridad. Brevemente indicamos las propuestas más relevantes:

“Todo personal que tenga que bajar a la vía a partir de las 2’15 horas llamará al Inspector Jefe para que éste le de autorización y le diga cuántos y cuáles son los servicios que tiene que circular por su zona de trabajo.

El personal que se baje a la vía para realizar tareas estará provisto de prendas con bandas reflectantes. Y las linternas de dotación personal de los trabajadores que realizan sus tareas en la vía llevarán incorporada luz blanca y roja.

El responsable del grupo del personal que baje a la vía estará provisto de un walkie-talkie o de un sistema similar de comunicación.

Dotar a los vehículos auxiliares de un mejor sistema de faros.”

XII. 1. 4. B. Pleno Ordinario del mes de marzo de 1997

La empresa (que ya había recibido el requerimiento del Inspector de Trabajo), informa que: Hay una Comisión que se está encargando de recopilar toda la normativa de Seguridad, que una vez acabada la

recopilación se presentará a este Comité y una vez aprobadas las Normas se remitirán a todos los trabajadores. Se está sondeando el mercado para ver si hay algún dispositivo para dar respuesta al sistema que proteja adecuadamente a los equipos de trabajadores en las vías, sobre todo cuando se trata de equipos itinerantes que se desplazan a pie a lo largo de las vías y túneles. Se han solicitado chalecos reflectantes similares a los homologados en Iberia.

Los Representantes de los trabajadores se dan por enterados.

XII. 1. 5. EL COMITÉ DE EMPRESA Y EL RESTO DE SINDICATOS

El Comité de Empresa, además de la convocatoria de un minuto de silencio realizada por la Comisión Permanente de este Comité, editó tres avisos a los trabajadores: uno para informar del Pleno del Comité de Seguridad y Salud (CSS) celebrado el 6 de febrero, otro para indicar brevemente que se había recibido el requerimiento del Inspector de Trabajo, y el último (en nombre de los familiares de Fidel) para agradecer a todos los trabajadores el sentimiento demostrado por la muerte.

Todos los demás sindicatos no publicarían ni un solo aviso a los trabajadores, ni realizarían propuesta alguna ante la empresa o el CSS de medidas de seguridad

XII. 1. 6. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA

XII. 1. 6. A. Escritos a la empresa y a la Inspección de Trabajo

Con fecha 4 de marzo remitimos un escrito al Comité de Seguridad y Salud y al Presidente de Metro de Madrid, explicando: las diez propuestas para mejorar la seguridad de los trabajadores en la vía (5 de las cuales coinciden con las planteadas en el antedicho Pleno del CSS, ya que participamos también en su elaboración), tres propuestas más para la puesta en servicio y comprobaciones de trenes de viajeros, una propuesta complementaria referida al retroceso de trenes en la estación y dos propuestas adicionales para reducir las posibilidades de muerte o secuelas graves en el caso de caídas a la vía en las estaciones.

Este escrito también sería remitido al Consejero de Transportes de la Comunidad, que ni siquiera contestaría acusando recibo del mismo.

Exponemos brevemente las principales medidas que propusimos, de las diez referidas a la seguridad de los trabajadores en la vía:

“Aprovechamiento de la tecnología existente. Retirada de los trenes clásicos¹ o su remodelación para posibilitar el sistema ATP y “Manual +20”, faros y radioteléfono en condiciones.

El responsable del grupo de trabajadores que baje a la vía estará provisto de un medio de comunicación² (walkie, radioteléfono) con el Inspector Jefe.

1. Por todo ello, si la empresa hubiera iniciado la puesta en práctica de esta medida de seguridad en 1997, no habría estado operativo ni en servicio un vehículo auxiliar clásico como el T4 (causante del accidente del 10/4/2006); que los Informes (de los Peritos Judiciales, del Inspector de Trabajo y del Técnico Superior de Prevención de la Comunidad de Madrid) coinciden en reconocer que no cumplía los requisitos legales, que no era seguro.

2. La empresa no aceptó poner en práctica esta medida esencial hasta 11 años después del accidente, incluyéndola en las Normas para la Seguridad de 1 de junio de 2008. Seguían sin ponerse aún en marcha nueve años después, el fatídico 10 de abril de 2006; y si el equipo de trabajadores de la contrata que se encontraba realizando los trabajos en la estación de Moncloa (para quienes iba destinado el material que transportaba el T4) hubiera dispuesto de un walkie habría podido informar al instante al Puesto de Mando, indicándoles la gravedad del “escape” del T4. Habría habido tiempo suficiente (más de 2 minutos desde que el tren inicia el desplazamiento involuntario) para tomar alguna medida como avisar al equipo de trabajadores de Línea Aérea para que abandonasen la plataforma de vía (y la dresina) y ponerse a salvo.

Automatización inmediata del encendido y apagado de ventiladores, con sistema manual para el caso de obras.”

El 7 de marzo presentamos al Inspector de Trabajo un documento donde adjuntábamos las propuestas realizadas a la empresa tres días antes.

XII. 1. 6. B. Avisos, publicaciones, Asambleas de Trabajadores y medios de comunicación

Editamos tres avisos a los trabajadores: Uno, de fecha 10 de febrero, del Pleno del Comité de Seguridad y Salud, hablando del accidente. Otro, el 5 de marzo, explicando nuestras propuestas en relación a la Normativa de Seguridad. Y uno más, el 18 de marzo, dedicado a transcribir el Requerimiento de la Inspección de Trabajo sobre el accidente.

También realizamos un artículo, la página 11 del periódico *Contramarcha* n ° 69 (Tercera Época), de febrero-marzo de 1997. LA MUERTE DE UN COMPAÑERO. Donde exponemos brevemente las medidas planteadas y hacemos unas reflexiones en voz alta: “Ha tenido que suceder un grave accidente con resultado de muerte para que todos veamos que las medidas de seguridad en las que trabajamos no son las idóneas, ya que éstas deben garantizar la seguridad y, por supuesto, la vida de los trabajadores.

Muchas son las lagunas que en materia de seguridad hay que resolver y, por ahora, poca la disposición de la Dirección a su resolución, pero ante temas tan graves no vale con medias tintas. Todos los trabajadores y sindicatos deberemos exigir las oportunas soluciones.”

Realizamos Asambleas de trabajadores, en diversos centros de trabajo donde se concentraban los trabajadores de esta Sección de Vía y Línea Aérea, en tres días (29 de abril, 6 y 13 de mayo), como Ventas, Canillejas y Cuatro Caminos, para explicar los pormenores del Requerimiento del Inspector de Trabajo y el posterior sobreseimiento judicial del accidente mortal.

Los días 30 y 31 de enero mantuvimos unas largas entrevistas con periodistas de El País y Onda Madrid, respectivamente, para tratar el tema de los accidentes en el Metro de Madrid. No hubo repercusión en los medios de comunicación.

XII. 1. 6. C. Metodología de investigación

La organización, entonces, era escasa. No se produjo un seguimiento ni una evaluación del trabajo realizado, ni de todas las medidas que exigió el Inspector de Trabajo. Hubo voluntad por investigar pero no se desarrolló lo suficiente. Estábamos inmersos en la vorágine de la negociación de un nuevo Convenio Colectivo y no teníamos experiencia en casos semejantes.

XII. 2. JUSTO DE LA VILLA FERNÁNDEZ

XII. 2. 1. Una noche para olvidar

Era la madrugada del sábado 20 de noviembre de 2004 cuando el compañero Justo de la Villa Fernández, Oficial de la Gerencia de Mantenimiento de Vías y Obras, falleció al caer al fondo de un pozo de ventilación (de aproximadamente diez metros de profundidad) en la estación de Sol. Murió en un accidente de trabajo mientras investigaba y trataba de solucionar las deficiencias en la canalización del agua procedente del bar situado en el interior de la estación de Metro de Sol¹.



Justo de la Villa

1. No hubo ni una sola referencia en la prensa escrita. El silencio informativo fue casi total.

El informe del Departamento de Incendios del Ayuntamiento de Madrid no aclara los motivos del accidente; dice textualmente: “El Servicio de Extinción...procedió a descender hasta la víctima por los medios habituales en este tipo de siniestros, comprobando que no respiraba y había un gran charco de sangre bajo su cabeza. Asimismo se procede a bajar a un medico de SAMUR, el cual certifica su muerte. Se solicita la presencia del Juez de Guardia, que una vez personado en el lugar, es extraído el cuerpo de la víctima, haciéndose cargo de el la Policía Científica. Intervino en el siniestro las dotaciones de dos vehículos del parque 6, que dieron por finalizado el trabajo a las 03,54 horas.”

XII. 2. 2. EL COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

Solidaridad Obrera no fue avisada por la empresa ni por el Comité de Seguridad y Salud¹ del accidente mortal. No pudimos acudir a visitar el lugar del accidente con el Inspector de Trabajo y con los Delegados de Prevención², sólo pudimos entrar en este lugar de trabajo varios días más tarde, el día 26 de noviembre.



1. En aquellas fechas, la representación de Solidaridad Obrera en este Comité se limitaba a un delegado sindical. Pues el resto de sindicatos habían tomado la decisión de impedirnos tener (como tendríamos derecho en base a la proporcionalidad por los resultados de las recientes Elecciones Sindicales) un representante como Delegado de Prevención.

2. Son seis los Delegados de Prevención, entonces dos eran de CC.OO., dos del SCMM, uno de UGT y uno del SMLS.

XII. 2. 2. A. Primer y único Pleno Extraordinario

Se celebraría el 22 de noviembre, tras la visita del Inspector de Trabajo al lugar del accidente. En él, la empresa recalcaría que las instalaciones se encontraban en buen estado, que el trabajador actuó (según ella) de forma inusual¹ accediendo en solitario al pozo sin esperar a los mandos intermedios y sin utilizar los medios individuales de protección (arnés). La empresa anunció que iba a revisar este tipo de instalaciones y escaleras, y que se tendrían en cuenta las medidas que se propusieran por parte de Solidaridad Obrera para mejorar la seguridad en estos lugares de trabajo. Muy buenas palabras, pero muchas mentiras (ejemplo, a preguntas de Solidaridad Obrera, negaron que existiera una plataforma² o pasarela al final del primer tramo de escaleras de bajada a este pozo).

La única voz discordante fue la del representante de Solidaridad Obrera: reclamamos explicaciones a las numerosas preguntas que estaban (muchas de ellas continúan) sin contestar, demandamos información y expusimos medidas de seguridad para que fuesen puestas en marcha.

Los Delegados de Prevención no pondrían, en ningún momento, objeciones a la empresa; sólo preguntaron si ya se tenía el informe del SAMUR y de los Bomberos, y expresaron su malestar por la tardanza en acudir de los servicios funerarios (llegaron a proponer que la empresa hiciese una queja formal a este respecto)

XII. 2. 2. B. Plenos Ordinarios

Pleno del 30 de noviembre de 2004. El delegado sindical de Solidaridad Obrera solicita información referida al accidente. La empresa

1. En el juicio el mando intermedio (y directo del trabajador fallecido), delegado sindical de Solidaridad Obrera, propuesto como testigo de la familia, declaró que el trabajador actuó como correspondía, pues ni estaba contemplado que debieran acudir los mandos intermedios y tampoco se disponía, entonces, de arneses en la Sección.

2. Es importante este hecho. Pues la Inspección de Trabajo determinó que esta plataforma carecía de protecciones por uno de sus lados, por lo que existía un riesgo de caída. Además la hipótesis más plausible es que el compañero cayó al fondo del pozo desde esta plataforma, aproximadamente desde 7 metros de altura. El 26 de noviembre de 2004 cuando pudimos acceder al pozo para comprobar la instalación constatamos la existencia de una plataforma que carecía de las más elementales medidas de seguridad.

indica que “recabará información para ofrecerla posteriormente”. El resto de representantes sindicales, silencio.

Pleno del 14 de diciembre de 2004. La empresa informa que: se están siguiendo las instrucciones dadas por el Inspector de Trabajo, se ha colocado una cadena y carteles para evitar el acceso al mismo¹, se ha modificado la iluminación, se va a colocar una barandilla en el descansillo desde el que se accede a la segunda escalera y se está estudiando la mejor forma de sujeción con arneses y punto de anclaje para descender.

Pleno del 25 de enero de 2005. En el acta de la reunión, en su Anexo III, se recoge la relación de accidentes ocurridos en el último trimestre de 2004; donde figura el Accidente de Trabajo de Justo “con resultado de Defunción, por múltiples partes del cuerpo afectadas”.

Pleno del 7 de marzo de 2005. Por parte de la empresa se da lectura al requerimiento efectuado por la Inspección de Trabajo e informa de los trabajos que se están llevando a cabo. Concreta las seis medidas que ya han sido tomadas (incluidas las expuestas el 14 de diciembre de 2004), como reiterar a los trabajadores la prohibición de introducirse, sin autorización expresa, en cuartos como el pozo de ventilación de Sol.

Y detalla diez medidas más² que están en fase de desarrollo: cambio de las dos escalas fijas por otras conforme al RD 486/97, se adquiere una “línea de vida” para instalar junto a la segunda escala, se reforzará y mejorará la iluminación general del foso del pozo, se instalará alumbrado de emergencia, etc.

Pleno del 27 de marzo de 2005. Por parte de la empresa se informa que ha remitido a las Gerencias de Electrificación y de Mantenimiento de Vía y Obras las deficiencias y recordando las medidas que requirió el

1. Estas modificaciones responden a parte de las propuestas realizadas por Solidaridad Obrera en los días posteriores al accidente. Y estas modificaciones son prueba de las deficiencias existentes el día del accidente.

2. Si según la empresa “tan bien” estaba el pozo el día del accidente ¿por qué se tuvieron que implantar más de 15 medidas de seguridad, algunas de las cuales implicaron modificaciones estructurales importantes?.

Inspector de Trabajo, con “el fin de que lo dejen en las condiciones que debe estar”.

Pleno del 31 de mayo de 2005. Se le pregunta a la empresa referente a la evolución de las visitas comprometidas (en el Pleno Extraordinario del CSS del 22 de noviembre de 2004) a los pozos de ventilación; la empresa responde que no puede ofrecer esos datos en ese momento. Se hace constar en el Acta que los Delegados de Prevención¹ junto a la empresa visitaron el pozo de ventilación de Sol, comprobaron las modificaciones realizadas y las consideraron suficientes². Se le pregunta a la empresa si ya ha planificado la formación profesional para el uso de la línea de vida, la contestación: “ofrecerá esa información cuando disponga de la misma”.

Pleno del 26 de septiembre de 2006. Desde Solidaridad Obrera requerimos a la empresa información sobre el estudio que se estaba realizando (a propuesta de Solidaridad Obrera) a los pozos de bombas.

XII. 2. 3. LA INSPECCIÓN DE TRABAJO

XII. 2. 3. A. La investigación realizada

El Inspector, Jaime López-Fando Raynaud, acompañado de representantes de la empresa y por los Delegados de Prevención, acude la mañana del 22 de noviembre al pozo para realizar su investigación. En su informe de fecha 29 de noviembre de 2004 da por buenas las manifestaciones (falsas) de la empresa que manifiesta “el descenso se hace siempre con arnés de seguridad y línea de vida”. Asegura que (el accidentado) “sólo enciende la luz de arriba (del pozo) por lo que no puede ver el fondo del pozo³”.

Comprueba que en la plataforma descansillo faltaba una barandilla de protección y requiere a la empresa que la instale. Constata que las escalas de bajada no tenían aros de protección.

Y determina que, posiblemente, la causa del accidente sea la de

1. Nuevamente no avisaron a Solidaridad Obrera

2. No todas las propuestas realizadas por Solidaridad Obrera han sido aplicadas.

3. El alumbrado instalado en el pozo, desde la planta superior hasta el fondo del pozo, no funcionaba. Así se denuncia por escrito al Comité de Seguridad y Salud, por Solidaridad Obrera, el 11 de febrero de 2005.

introducirse en el pozo sólo y sin el equipo necesario. No practica sanción ni propone recargo de las prestaciones¹.

A nuestro juicio la investigación realizada por el Inspector de Trabajo se basa en las declaraciones (interesadas) de los representantes de la empresa, en el silencio cómplice de los Delegados de Prevención que no las desmienten ni indican cuáles son las verdaderas condiciones de trabajo y en una mala percepción de la realidad de la situación del pozo. Por ello, los hechos² que se declaran probados, y que son determinantes para la conclusión del informe, son falsos.

XII. 2. 3. B. Acta de infracción

En esta acta se recogen datos muy cuestionables. Por ejemplo, se recoge en el informe del Inspector: “Es evidente que al pozo se desciende normalmente provisto de un arnés y sujeto con una línea de vida³ ...(el trabajador) se introduce en el pozo sin la autorización de la empresa y antes de que llegaran los contra maestres que son los que deben coordinar los trabajos según las normas de seguridad establecidas.”

A pesar de todo ello, el Inspector, con fecha 30 de diciembre de 2004 impone a Metro de Madrid una falta⁴ grave en su grado mínimo y propone una sanción de 1.502,54 euros.

Textualmente se recoge en el Acta: “Como consecuencia de los hechos descritos se infringe el artículo 14 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales Ley 31/95 de 8 de noviembre en relación con el Anexo I punto 1.3 apartado 2 del real Decreto 486/97 de 14 de abril sobre Disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo, por la carencia de barandilla en la zona del descansillo del pozo de ventilación.

1. Para una mejor comprensión del concepto ver Capítulo XIII. LA BATALLA POR EL RECONOCIMIENTO DE UN INCREMENTO EN LAS PENSIONES.

2. Estos hechos fueron posteriormente, en el juicio, objeto de discusión y controversia.

3. Pero es necesario aclarar que los trabajadores de esa Sección (al igual que los de otras Secciones de Metro de Madrid) no disponían de arneses de seguridad, en el referido pozo no se instaló una línea de vida hasta fechas posteriores al accidente y los contra maestres no se desplazaban al lugar de trabajo para coordinar los trabajos a realizar, sino que eran los propios trabajadores los que realizaban las acciones precisas.

4. Como consecuencia de la anterior infracción se incurre en el artículo 12.16.f del Real Decreto 5/2000 de 4 de agosto.

XII. 2. 4. LA ACTUACIÓN DEL COMITÉ DE EMPRESA Y DE LOS DEMÁS SINDICATOS

No tuvieron iniciativa alguna. En el caso de la convocatoria del paro se limitaron a secundar la propuesta realizada por Solidaridad Obrera.

UGT, el 22 de noviembre de 2004 editaría un aviso, el único; donde anunciaba la muerte de Justo, que era su afiliado a este sindicato y recalca: “Desde UGT solidarizarnos con la familia... poniéndonos a su disposición para lo que necesiten¹”.

CC.OO. publicaría un breve aviso, el 22 de noviembre de 2004, después nada más.

Ni los Delegados de Prevención, ni el resto de sindicatos², plantearon ninguna propuesta de mejora por escrito ante ningún departamento de la empresa, ni siquiera ante el Comité de Seguridad y Salud.

XII. 2. 5. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA

XII. 2. 5. A. Apoyo a los familiares

Aunque el compañero no estaba afiliado a Solidaridad Obrera (lo estaba a UGT) ni el abogado defensor era el de nuestro sindicato, desde el primer momento les facilitamos toda la documentación que disponíamos; en especial, los escritos que habíamos presentado ante la empresa por las deficiencias observadas, la denuncia presentada ante la Inspección de Trabajo, la resolución de la Inspección al respecto.

El día del juicio laboral también acudimos como testigos de la viuda (demandante), para apoyar sus justas reivindicaciones contra la empresa. Y nuestro cariño y apoyo incondicional ha estado siempre con la familia, cuyo sufrimiento ha pasado desapercibido para la inmensa mayoría de los trabajadores y compañeros.

Y el día 22 de noviembre, como muestra de recuerdo, apoyo y solidaridad, convocamos un paro de cinco minutos, al que luego se

1. Cuanta hipocresía en unas pocas líneas. En ningún momento del largo y tortuoso proceso judicial quisieron estar al lado de la familia, ni asistieron al juicio, ni les facilitaron documentación alguna referida al accidente. Esta es la descarnada realidad.

2. SCMM, CC.OO., UGT, SLMS, USO, STMM, SEMM.

sumó el resto de sindicatos, y que, dadas las exigencias legales, sólo pudo llevarse a cabo en aquellos lugares de trabajo que no fueran de Estaciones y Trenes. Este paro se realizó el día 23 de noviembre, se inició a las 12'00, a las 18'00 y a las 24'00 horas.

XII. 2. 5. B. Escritos a la empresa

El día 26/11/2004 presentamos el primer escrito en el Comité de Seguridad y Salud solicitando unas informaciones a la empresa y proponiendo la adopción de varias medidas de seguridad que consideramos necesarias. El 1/12/2004 presentamos un segundo escrito en el Comité de Seguridad y Salud. En los cuatro meses siguientes presentaríamos cinco escritos más.

Fueron numerosas las deficiencias y carencias detectadas, que demostraban que este pozo (al igual que otros muchos lugares que ya habíamos denunciado con anterioridad y que hemos denunciado posteriormente) se encontraba en pésimas condiciones. En nuestra opinión nunca había reunido las condiciones de seguridad y de trabajo precisas¹.



1. Y sorprende que, al menos, alguna de estas deficiencias y carencias no fuese detectada por alguno de los demás sindicatos y Delegados de Prevención, que siempre defendieron (junto a la empresa) que este pozo estaba en condiciones aceptables.

Entre otras medidas planteamos: Colocar, en la escalera que acaba en el fondo del pozo, aros de seguridad desde una altura de dos metros hasta alcanzar el nivel inferior de la plataforma. Señalizar la zona de caída (acceso a las escaleras). Colocar sendas bandas antideslizantes en dichas zonas. Instalar señalización fotoluminiscente y alumbrado de seguridad (con batería) en varios puntos. Emplazar una puerta-barandilla en las zonas de acceso a la escalera superior, (además de la cadena y el cartel colocados en la planta superior). Situar una barandilla por todo el perímetro de la plataforma inferior y prolongar ésta ante el riesgo de caída al acceder a la escalera inferior. Adoptar medidas de protección ante el riesgo de golpes por objetos que se caigan a través de la parte inferior de la barandilla del piso superior y del hueco existente entre el suelo y la tobera de ventilación de dicho piso. Reparar (ya que no funcionaba) el alumbrado instalado en el pozo, en la zona comprendida entre la planta superior del local (acceso desde el pasillo) hasta el fondo del pozo.

Algunas de estas medidas la empresa tardó en acometerlas más de cuatro meses. Otras, como la formación sobre el empleo del arnés y la línea de vida, muchos meses más.

Los días 11/5/2005 y 23/8/2005 presentamos sendos escritos a la empresa y al propio Comité de Seguridad y Salud sobre varias medidas que requeríamos a la empresa que adoptase: colocar barandilla en la escalera fija próxima a la entrada, retirar material de desecho que se encuentra en dicha escalera e instalar rejillas de protección en las cajas de las turbinas; pues estas carencias son causa de riesgos de accidente. La empresa, a pesar de lo que había sucedido casi un año antes seguía demostrando escasa diligencia.

Meses después del accidente iniciaríamos una amplia campaña de revisión, y denuncia de carencias y deficiencias, ante el Comité de Seguridad y Salud, de más de 50 pozos (de ventilación, de bombas, pluviales, fecales, etc.) en las líneas 6, 10, 12, 3, ML1, etc. También presentaríamos varias denuncias de pozos, ante la Inspección de Trabajo, como los de las estaciones de: Buenos Aires y Colombia.

XII. 2. 5. C. Denuncia ante la Inspección de Trabajo. Referida a las deficiencias de seguridad e higiene en el pozo de ventilación de la estación de Sol. La presentamos el 13 de abril de 2005.

Entre otras deficiencias denunciarnos las siguientes, que en la fecha de la denuncia aún persistían: Falta de señalización de zona de caída y bandas antideslizantes en el acceso a escaleras. Falta señalización fotoluminiscente y alumbrado de seguridad con batería en varios puntos. Está sin cubrir el hueco entre la barandilla de la planta superior y los conductos de ventilación. No hay aros de seguridad en la escalera que acaba en el fondo del pozo, al menos hasta dos metros por encima del suelo. No se trabajaba con “línea de vida”, pues en la reunión del Comité de Seguridad y Salud del día 8/3/2005 la empresa dijo que iba a proceder a su instalación. No se habían adoptado medidas de protección ante el riesgo de golpes por objetos que se caigan a través de la parte inferior de la barandilla del piso superior y del hueco existente entre el suelo y la tobera de ventilación de dicho piso.

Y destacamos que la empresa, a pesar de las numerosas ocasiones en las que se le ha requerido, aún no ha facilitado: Informe oficial de la empresa con relación a los hechos ocurridos, así como del estado de las instalaciones tras las posteriores revisiones. Plano detallado del lugar del accidente, desde la puerta de acceso (PV) hasta el mismo foso, incluyendo todo tipo de medidas o cotas, así como de las instalaciones (escaleras, plataformas y demás elementos), especificando las medidas de seguridad existentes en este lugar de trabajo. Información sobre los equipos de protección individual empleados por los trabajadores para este tipo de cometidos (¿Disponen de arnés¹ y de casco?), así como la formación recibida por el trabajador para la correcta realización de estos trabajos (contenidos, fecha, número de horas, etc.).

XII. 2. 5. D. Visita del Inspector de Trabajo

El Inspector Luis Fondevila Morales la realizó el 10 de junio de 2005. Primero avisó directamente a la empresa sobre su visita y no a nosotros como denunciantes, y mantuvo una reunión previa de casi una hora con el Responsable de la Unidad de Prevención y su primer mando subordinado.

1. Elemento de seguridad utilizado en escalada. El de cintura es el más usado, un solo punto de anclaje en la parte delantera. Es el más seguro en lo que respecta a traumas y lesiones del que cae, incluso en caso de caída cabeza abajo.

Por parte de Solidaridad Obrera, su representante informó y aportó fotografías del estado del pozo a fecha 14 de abril de 2005. Y le pedimos al Inspector que requiriese a la empresa las siguientes demandas: Eliminación de las deficiencias que todavía persistían entonces, como colocación de señalización ante el riesgo de caída a distinto nivel, instalación de bandas antideslizantes en las zonas de acceso a las escaleras del pozo, líneas de pintura fotoluminiscente, adopción de medidas de protección ante el riesgo de golpes por objetos que caigan a través del hueco entre la parte inferior de la barandilla y el suelo del piso superior. Que la empresa informe y certifique qué formación reciben los trabajadores sobre el uso de arneses y cuál había recibido el compañero que murió en ese accidente de trabajo. Finalmente, también pedimos al Inspector que la empresa nos entregue, si existen, el siguiente informe y documento oficial: el de la empresa con relación a los hechos ocurridos y el estado de las instalaciones; el de los bomberos del Ayuntamiento de Madrid que accedieron al pozo; un plano detallado de este lugar de trabajo.

El comportamiento de la empresa ante el inspector fue altanero, pleno de soberbia, porque para ella el accidente era responsabilidad individual del compañero fallecido; ni siquiera reflexionaron ante las medidas de seguridad que han tenido que aplicar desde entonces.

XII. 2. 5. E. Resolución de la Inspección

Destacan dos aspectos fundamentales: 1) No se inmiscuye en la investigación del accidente mortal; 2) como ha transcurrido tanto tiempo desde nuestros primeros escritos (noviembre 2004), la presentación de la denuncia (abril 2005) y la visita de la Inspección (junio 2005), casi todas las medidas demandadas por Solidaridad Obrera han sido llevadas a cabo, si bien con un retraso injustificado por parte de la empresa.

El Inspector¹ en su resolución de fecha 1 de julio reconoce que

1. Es muy relevante que otro Inspector de Trabajo (Luis Fondevila), diferente al que actuó de oficio en el accidente, recoja en este documento oficial que la línea de vida no estaba instalada el 13 de abril de 2005 (5 meses después del accidente) y que se empezará a impartir formación en su uso a los trabajadores. Pero el otro Inspector, con fecha 30 de diciembre de 2004, afirma en su Acta. ““Es evidente que al pozo se desciende normalmente provisto de un arnés y sujeto con una línea de vida”.

la línea de vida no estaba instalada en la fecha de la Denuncia pero sí cuando realiza la vista posteriormente. Indica que no se van a poner aros de seguridad en la escala fija (que se ha mejorado) por instalarse un sistema de mayor seguridad como es la “línea de vida”, facilitando formación a los trabajadores que deban utilizarla. Y recoge el compromiso de la empresa de facilitar a Solidaridad Obrera la misma información que ha facilitado al Comité de Seguridad y Salud¹. No impondrá ni sanción ni planteará a la empresa que tome más medidas de seguridad como las que planteamos.

XII. 2. 5. F. Avisos y publicaciones

Avisos

Editamos tres avisos a los trabajadores. En el primero, el 2 de noviembre, convocábamos a todos los trabajadores a los paros del martes 23: “A vosotros, trabajadores y compañeros, os animamos a que secundéis este paro como muestra de repulsa por un suceso que nunca debió producirse y os pedimos que os hagáis eco de estos hechos. Desde Solidaridad Obrera enviamos un afectuoso abrazo a la familia y amigos”.

En el aviso nº 122 de 14 de diciembre de 2004 informamos de lo ocurrido en el Pleno del CSS de ese día, de las medidas de seguridad que había comenzado a instalar la empresa.

En el aviso nº 36 de marzo de 2005 informamos brevemente de las manifestaciones realizadas por la empresa, en el pleno del CSS del día 23 de ese mes, en relación a la multa que le habían impuesto por las carencias detectadas en el pozo de ventilación de Sol.

Contramarchas

En seis ediciones del periódico *Contramarcha* publicamos un extenso artículo sobre los pormenores y vicisitudes de este accidente.

En el nº 25 (noviembre-diciembre 2004), con el título. “HAMUERTO UN COMPAÑERO EN EL PUESTO DE TRABAJO”, explicamos el terrible accidente y reproducimos dos de nuestros primeros escritos de denuncia ante la empresa.

1. Al CSS nunca facilitó la información que en repetidas ocasiones habíamos solicitado. Tampoco el resto de sindicatos y/o los Delegados de Prevención la reclamaron.

En el n° 27 (marzo-abril 2005), explicamos los últimos acontecimientos ocurridos en los Plenos del CSS.

En el n° 28 (mayo-junio 2005) informamos de la Denuncia que presentamos ante la Inspección de Trabajo y la visita del Inspector.

En el n° 29 (septiembre-octubre 2005), transcribimos la resolución del Inspector de Trabajo a resultas de nuestra Denuncia e informamos de los dos últimos escritos presentados ante la empresa detallando deficiencias sin resolver casi un año más tarde del accidente y planteando propuestas de mejora.

En el n° 32 (mayo-junio 2006) relatamos los pormenores del juicio celebrado el 6 de junio, por la Demanda interpuesta por los familiares de Justo contra la empresa.

En el n° 33 (octubre-noviembre 2006) explicamos el Fallo de la sentencia, hemos extractado este párrafo: “Las merecidas indemnizaciones por perjuicios económicos y daños morales, el recargo a las prestaciones que deberían recibir los familiares por el daño ocasionado, si se hubiese reconocido la verdad, no existen. Lo sucedido viene a demostrar, una vez más, que la empresa utilizará todas su estratagemas para evitar asumir sus responsabilidades cuando ocurre un accidente.”

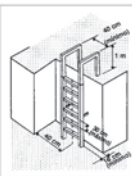


10

NOV-DIC 2004 CONTRAMARCHA

HA MUERTO UN COMPAÑERO EN EL PUESTO DE TRABAJO

En la madrugada del día 20 de noviembre murió el compañero JUSTO DE LA VILLA FERNÁNDEZ mientras realizaba un trabajo en el pozo de ventilación de la estación de SOL. Desde SOLIDARIDAD OBRERA enviamos un fuerte abrazo a sus familiares, amigos y todos los compañeros.



Registros de las escaleras fijas montadas y reformadas desde 1997

En este Contramarcha reiteramos los planteamientos expuestos por SOLIDARIDAD OBRERA ante la empresa y los sindicatos, en aquellas reuniones a las que se ha permitido que acudiera nuestro sindicato. Téngase en cuenta que nadie de la empresa, o del propio Comité de Seguridad y Salud, nos avisó ni se nos permitió acudir a inspeccionar el lugar en los primeros días. Además de las preguntas que realizamos en la reunión extraordinaria del día 22 de noviembre, hemos requerido una serie de mejoras, como las citadas en los escritos que reproducimos a continuación.

Y el día 22, como muestra de recuerdo, apoyo y solidaridad, convocamos un paro de cinco minutos,

COMITÉ de SEGURIDAD y SALUD

Asunto: POZO DE VENTILACIÓN de la estación de SOL

Con motivo de la muerte del compañero JUSTO DE LA VILLA FERNÁNDEZ, Oficial de la Gerencia de Mantenimiento de Vías y Obras, ocurrido en la madrugada del sábado 20 del presente mes en el pozo de ventilación de la estación de Sol, y como continuación de lo manifestado en el pleno extraordinario celebrado el día 22 de noviembre y tras la revisión que hemos realizado, SOLICITAMOS A LA EMPRESA QUE FACILITE:

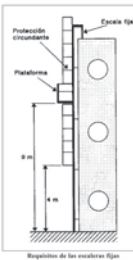
- Informe oficial de la empresa con relación a los hechos ocurridos, así como del estado de las instalaciones tras las posteriores revisiones.



Primer acceso al pozo de ventilación de Sol

COMITÉ de SEGURIDAD y SALUD

Asunto: POZO DE VENTILACIÓN de la estación de SOL (2º escrito)



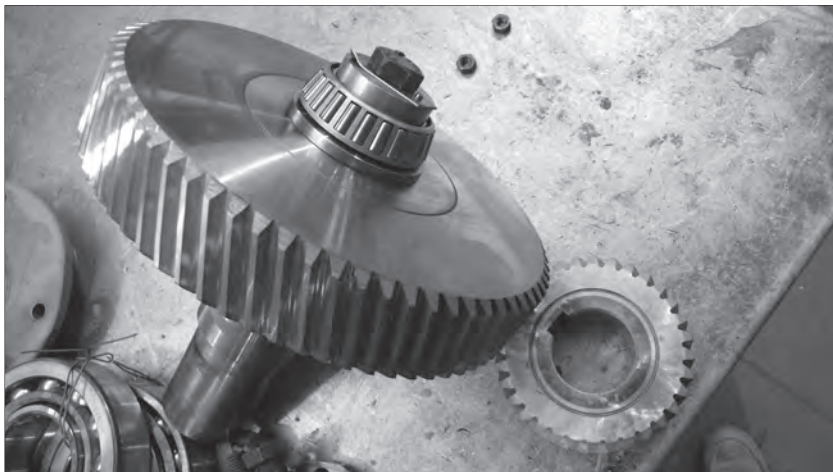
Registros de las escaleras fijas montadas y reformadas desde 1997

XII. 2. 5. G. Metodología de investigación

Fundamentalmente a cargo de un delegado sindical, que se responsabilizó prácticamente de todo. Contó con el apoyo de la Organización, que en esas fechas sólo contaba con dos delegados con crédito horario sindical; por lo que la militancia de este compañero fue determinante.

Desde que tuvimos noticia del fatal accidente, varias horas después por medio de un compañero de Justo (y, a la vez, afiliado a Solidaridad Obrera) nos pusimos a trabajar en este suceso: analizando las características y medidas de seguridad (según la Legislación) que debían tener tanto las escaleras fijas como las del pozo en cuestión, las condiciones en las que se encontraba ese pozo de ventilación, los detalles de lo sucedido en ese turno de trabajo, los diferentes testimonios de lo ocurrido en la estación esa madrugada, etc.

Fue inestimable la ayuda de algunos de los compañeros de la Sección de la que formaba parte el compañero, para entender la forma de trabajo, para saber con exactitud las medidas de seguridad con las que se contaban, lo realmente ocurrido esa noche en relación a la supuesta actuación de los mandos intermedios, etc.



XII. 2. 6. JUICIO CONTRA LA EMPRESA

La esposa de Justo interpuso una Demanda, por la vía Social, contra la empresa Metro de Madrid para que se reconociese que en el accidente concurrieron deficiencias y carencias de seguridad, cuya única responsable era la empresa. De establecerse, por el Juez, esta relación directa entre la omisión de las medidas de seguridad y el accidente, la Seguridad Social tendría que determinar la procedencia de un incremento en la pensión de viudedad.

Los familiares persiguen desde el principio que se depuren responsabilidades en la dirección de la empresa y que estos hechos no se vuelvan a repetir.

Pero no se inició una instrucción penal porque el juez que investigó el accidente archivó las diligencias, al estimar que la empresa no tenía responsabilidad penal alguna. Tampoco se reconoció la posibilidad de un proceso civil, para reclamación de una indemnización a favor de los familiares, pues estimó que el accidente se produjo por una imprudencia del propio trabajador.

XII. 2. 6. A. El juicio

Después de varias suspensiones acordadas, el martes 6 de junio de 2006 se celebró el juicio por la demanda interpuesta por la esposa de Justo contra la empresa.

La empresa hizo recaer en el compañero Justo todas las causas de su propia muerte¹. El abogado de la empresa actuó como siempre, recurriendo a veces a juegos de palabras que rozaron el cinismo, más aún ante la muerte de un trabajador en su puesto de trabajo.

En el juicio declararon, como testigos propuestos por la empresa, varios mandos intermedios de la Sección de Obra Civil. Su testimonio, que parecía la reproducción de un texto memorizado, puede resumirse así: la orden recibida por los Oficiales es que no hiciesen nada, que se quedaran quietos, que les esperasen a ellos que organizarían las tareas

1. El informe, de 29/11/2004, del Inspector de Trabajo que investigó el accidente, Jaime López-Fando Raynaud, fue aportado por la empresa como reafirmación de sus planteamientos.

a realizar, que nunca se accedía a estos pozos y que el trabajador no estaba autorizado para acudir allí¹.

El testimonio que aportó quien acompañaba a Justo aquella noche fue impresentable, como trabajador y como compañero. Vergonzosa la actuación de todos esos que se autocalifican como trabajadores y que sólo han demostrado ser fieles a quien les paga el salario, no a la verdad.

Como testigos de la familia acudimos varios delegados de Solidaridad Obrera, para indicar las irregularidades y las deficiencias de ese lugar de trabajo y la secuencia de escritos a la empresa y la denuncia ante la Inspección de Trabajo. No apareció ningún otro representante sindical. Tampoco se presentó ninguno de los seis Delegados de Prevención.

XII. 2. 6. B. La sentencia

El Fallo judicial absuelve² a la empresa de las pretensiones de los familiares para que se reconociese la responsabilidad directa de Metro de Madrid, S.A. por falta de medidas de seguridad y por no prever las circunstancias que hubieran podido evitar el accidente.

Parece que los “argumentos” empleados por la empresa y sus testigos han sido convincentes para la juez, que no la ha encontrado culpable o negligente, pues acepta como veraces las afirmaciones de esos mandos; la exculpa y hace recaer toda la responsabilidad de la muerte en el propio trabajador.

Es injusto que se culpe al compañero de ser un excelente profesional, de tener iniciativa, de ser un buen trabajador, de ser cumplidor. Y resulta indigno que se haya determinado por la juez que el trabajador accedió al pozo incumpliendo las órdenes de los mandos y de manera imprudente.

1. No dijeron la verdad, porque es radicalmente diferente a todo lo que les aseguraron a los familiares en el Tanatorio; porque siempre, en el día a día, se deja iniciativa a los trabajadores para que analicen la situación y busquen soluciones; porque nunca antes en avisos similares se había actuado como esos mandos relataron ante el juez. Además, no se descendía con arnés ni sujetos con una línea de vida, porque sencillamente no existían.

2. Quienes conocemos el lamentable y deficiente estado (entonces) del fatídico lugar y cómo se trabaja realmente en Obra Civil, no dejamos de sorprendernos por la decisión judicial.

El discurso del abogado empresarial y las mentiras de estos mandos ya fueron un mazazo para los familiares durante el juicio; pero es muy duro que hayan sido determinantes en la resolución del caso. De momento, la empresa sale impune, con el expediente limpio ante los medios de comunicación y ante la Administración.

Las merecidas indemnizaciones por perjuicios económicos y daños morales, el recargo a las prestaciones que deberían recibir los familiares por el daño ocasionado, si se hubiese reconocido la verdad, no existen. Se merecen todo, pero, más que nada, el respeto de todos los trabajadores.

Lo sucedido viene a demostrar, una vez más, que la empresa utilizará todas su estratagemas para evitar asumir sus responsabilidades cuando ocurre un accidente. Siempre tratará que se señale a un trabajador como culpable (“Factor Humano”, dice). Empleará todas sus malas artes para que su *imagen corporativa* no resulte dañada.

Esperamos y deseamos que los familiares encuentren la justicia y el reconocimiento que les reconforte. Reciban desde aquí nuestro cariñoso abrazo y total apoyo.



XII. 3. LOS TRABAJADORES DE METRO ANTE LOS ACCIDENTES MORTALES DE TRABAJADORES DE METRO

Para resumir se puede decir que la respuesta de los trabajadores de Metro no ha sido masiva y la protesta ha sido minoritaria, simbólica en algunos casos. La actitud de los trabajadores ha sido insolidaria, encerrada en sí mismos; su comportamiento durante el juicio (del 13 al 23 de abril de 2009) ha sido un reciente ejemplo. Tendría que haber sido contundente y ha sido decepcionante en todos los accidentes. Hay poco entusiasmo y mucha apatía sobre estos asuntos. Unos accidentes que se han visto relegados al olvido.

No conseguimos que los trabajadores percibieran la enorme trascendencia del accidente y del *Acuerdo de Medidas de Seguridad para trabajos en la plataforma de vía de mayo de 2006*. Parece como si se hubiera perdido gran parte de la sensibilidad (en la sociedad y, también, dentro de la empresa) ante los accidentes laborales. Ya que los trabajadores no demostramos nuestros sentimientos (empatía, rabia, dolor, solidaridad) cuando se producen estos hechos aún en el entorno de la empresa donde trabajamos.

Existe quienes opinan que no se deberían “airear” las cosas para, supuestamente, no perjudicar los intereses de las familias en cuanto a alcanzar un acuerdo indemnizatorio de la empresa. Pero los sindicatos (al menos Solidaridad Obrera así actúa) tenemos una tarea que trasciende al accidente en sí, pues nuestro deber es defender los intereses de todos los trabajadores, velando por su seguridad y salud presente y futura.

Por ello, tenemos la obligación de investigar y proponer las medidas que consideremos necesarias para evitar que se produzcan y/o repitan accidentes. Y somos lo suficientemente respetuosos como para tener en consideración los deseos de las familias y, siempre, impedir que recaiga la culpa en los propios trabajadores.

Los trabajadores de Metro deberían actuar como una sociedad (“clase”), no perjudicándose entre sí sus intereses, y dándose mutua ayuda para distinguir lo mejor de lo peor.

CAPÍTULO XIII

LA BATALLA POR EL RECONOCIMIENTO DE UN INCREMENTO EN LAS PENSIONES

**XIII. 1. PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR EL
INCREMENTO EN LAS PENSIONES**

XIII. 2. PENSIONES INICIALES

**XIII. 3. PROPUESTA DEL INSPECTOR DE TRABAJO DE
UN RECARGO DEL 50%**

**XIII. 4. INICIO DEL EXPEDIENTE POR EL INSTITUTO
NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL**

XIII. 5. ALEGACIONES AL EXPEDIENTE

**XIII. 6. RECONOCIMIENTO INICIAL DE UN RECARGO
DEL 40%**

XIII. 7. RESOLUCIÓN DEFINITIVA DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL INSS

- **XIII. 7. 1. Estima que existe responsabilidad empresarial por falta de medidas de seguridad e higiene en el trabajo**
- **XIII. 7. 2. La responsabilidad empresarial es ineludible**
- **XIII. 7. 3. Rechazadas el resto de alegaciones empresariales**
- **XIII. 7. 4. Situación actual**



XIII. 1. PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR EL INCREMENTO EN LAS PENSIONES

El procedimiento para determinar la procedencia y cuantía del recargo se encuentra regulado en el Real Decreto 2.609/1982 de 24 de septiembre (BOE 19 de octubre) y en la Orden de 23 de noviembre de 1982 (BOE del 25 de noviembre). Este procedimiento se tramita por la Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) de la provincia en la que tenga el domicilio el interesado (los afectados en sus derechos y obligaciones en materia de Seguridad Social por la resolución que se dicte en el procedimiento); en este caso Madrid.

El recargo, que corre a cargo del empresario, se cifra de un 30% a un 50 % del importe de la prestación. Este porcentaje está en relación con la gravedad de la falta cometida por el empresario en la omisión de medidas de seguridad. Debe existir relación de causalidad entre la infracción cometida y la lesión sufrida. El recargo de las prestaciones es independiente de la responsabilidad civil, penal y administrativa del empresario, por imprudencia temeraria en la omisión de medidas de prevención de riesgos laborales¹.

En este accidente se inició el procedimiento de oficio, por la propia comunicación del Inspector de Trabajo; no fue necesario que tomasen la iniciativa los familiares (y beneficiarios) de las prestaciones de la Seguridad Social.

Dentro de los cinco días siguientes a la iniciación del expediente la Dirección Provincial del INSS comunicará tal hecho a los interesados que no hayan promovido la actuación, con indicación de la/s cuestión/es planteada/s que pudieran afectarles; para que en cualquier momento del procedimiento puedan formular alegaciones, que serán tenidas en cuenta por el órgano correspondiente.

1. Tiene que haber una coherencia entre las resoluciones del ámbito administrativo y las de ámbito social, competentes para determinar el recargo de las prestaciones económicas derivadas del accidente de trabajo, de modo que la suerte del derecho del trabajador quedaría decidida en el proceso contencioso-administrativo. Sentencias del Tribunal Constitucional 143/2000; Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha de 16/5/2005, AS 1087.

El procedimiento terminará con la resolución del expediente por el Director Provincial del INSS, que se notificará a los interesados. Contra esta resolución puede interponerse reclamación previa conforme a la Ley de Procedimiento Laboral y, resuelta ésta expresamente o por silencio, demanda ante el orden jurisdiccional social.

XIII. 2. PENSIONES INICIALES

Como consecuencia del accidente de trabajo se reconocieron las siguientes prestaciones económicas: viudedad a favor de Margarita A. Llofriu Belda, del 52% de la base reguladora, orfandad a favor de Alba y Aitana Cañedo Llofriu, del 40% de la base reguladora, indemnización a tanto alzado por un total de 22.971,51 €; y auxilio por defunción por un importe de 30,05 €.

XIII. 3. PROPUESTA DEL INSPECTOR DE TRABAJO DE UN RECARGO DEL 50%

Por medio de un escrito de fecha 26/9/2006 el Inspector comunica su propuesta de recargo de prestaciones del 50%¹. Porque apreció infracción al Ordenamiento vigente sobre Seguridad y Salud Laboral, estimándose infringidos los siguientes preceptos legales²: los arts. 4.2.d y 19.1, del Estatuto de los Trabajadores que establecen el derecho de los trabajadores a la integridad física y a una protección eficaz en materia de seguridad y salud; y el art. 14.1 .2 y 3, y art. 17.1, de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales que establece el correlativo deber del empresario de proteger a los trabajadores frente a los riesgos laborales.

Y pide que se declare la existencia de relación de causalidad entre las lesiones sufridas por el trabajador y la infracción al ordenamiento

1. El trabajador que sufra un accidente de trabajo tendrá derecho a una cuantía adicional en las prestaciones de la Seguridad Social que como consecuencia de dicho accidente devengue, siempre que el accidente tenga su causa directa en un incumplimiento de alguna norma legal, reglamentaria o de convenio colectivo, aunque no se refiera específicamente a la seguridad y salud en el trabajo. Esta cuantía adicional solamente es respecto a las prestaciones pecuniarias y no en las prestaciones en especie como la asistencia sanitaria. (López, Rafael Antonio; y otros. *Cómo es y cómo actúa la Inspección de Trabajo*. 1ª edición, Bilbao, 1991. Ediciones Deusto, S.A.)

2. Véase el CAPÍTULO XVIII. ANEXOS, Apartado XVIII. 2 y 3.

vigente en materia de Seguridad y Salud Laboral, y que en consecuencia se condene a la empresa Metro de Madrid al abono de un recargo 50 % en todas las prestaciones económicas que se satisfagan como consecuencia del accidente de trabajo.

XIII. 4. INICIO DEL EXPEDIENTE POR EL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La Dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) acuerda el 7/3/2007 el inicio de expediente administrativo por falta de medidas de seguridad e higiene en el trabajo (en virtud del artículo 123 de la Ley General de la Seguridad Social) y a la vista de la propuesta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Madrid, en la que se insta a este Instituto Nacional de la Seguridad Social a la declaración de un recargo del 50 %.

XIII. 5. ALEGACIONES AL EXPEDIENTE

Metro de Madrid manifiesta que no existe relación causal entre la infracción y el accidente, ya que el acta de infracción se basa en juicios de valor del Inspector de Trabajo y del informe del Técnico Superior de Prevención de la Comunidad; asimismo, señala que no existen evidencias de que existieran fallos en el sistema de frenado y que resulta acreditado que el vehículo recorrió el trayecto en caída libre, sin que se hubiera accionado ningún freno o, que con posterioridad, éste se hubiera desactivado¹. Subsidiariamente solicita la suspensión del expediente de recargo, en tanto no se resuelva el procedimiento sancionador por las dos infracciones, por un total de 60.000€.

LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID, el Apartado VI. 3. RECURSO DE METRO DE MADRID CONTRA LAS INFRACCIONES IMPUESTAS POR EL INSPECTOR DE TRABAJO.

La empresa pelea duramente porque no se les reconozcan a los familiares esos recargos a las pensiones, para que no puedan servir de argumento (contra ella) en el juicio penal contra los imputados, y porque le supondrán un importante desembolso económico.

1. Para una completa y detallada información al respecto, véase en el Capítulo VI.

XIII. 6. RECONOCIMIENTO INICIAL DE UN RECARGO DEL 40%

Con fecha 8/5/2007, el Equipo de Valoración de Incapacidades de la Dirección Provincial del INSS emitió un DICTAMEN-PROPUESTA en el sentido de determinar que las prestaciones económicas de la Seguridad Social, que se reconozcan como consecuencia del accidente mortal sufrido por D. Juan José Cañedo Guijarro, sean incrementadas en el porcentaje del 40%, al haberse apreciado la relación de causalidad entre el mismo y la falta de medidas de seguridad e higiene en el trabajo.

La Directora Provincial del INSS, en fecha 14/05/2007, lo acepta íntegramente y lo eleva a definitivo.



XIII. 7. RESOLUCIÓN DEFINITIVA DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL INSS

Mediante escrito de 27/11/2007, la Directora Provincial del INSS comunica la definitiva resolución, contra la que sólo cabe reclamación previa ante el INSS. Y rechaza todas las alegaciones realizadas por la empresa.

Significa una gran victoria para los familiares de Juan José; y el informe del Inspector de Trabajo ha sido determinante para esta favorable conclusión. Es una gran derrota para Metro y su Dirección.

XIII. 7. 1. Estima que existe responsabilidad empresarial por falta de medidas de seguridad e higiene en el trabajo

De las actuaciones practicadas se deduce la relación de causa-efecto existente entre la omisión de las medidas de seguridad y el accidente acaecido¹.

Y, por todo ello, establece la procedencia de que las prestaciones de la Seguridad Social sean incrementadas en el 40%, con cargo a la empresa Metro de Madrid².

Considera que la empresa deberá constituir en la Tesorería General de la Seguridad Social el capital coste necesario³ para proceder al pago de dicho incremento, durante el tiempo en que aquellas prestaciones permanezcan vigentes, calculando el recargo en función de la cuantía

1. No se habría aplicado el recargo en el supuesto de hubiese sido un caso fortuito, cuando el accidente no es imputable ni punible al empresario, de ningún modo ligado (nexo causal), a culpa o negligencia (constatable), ni por defectos en el funcionamiento mecánico (TSJ Cataluña 16-4-98, AS 2369). Sólo en el supuesto de que el accidente se produzca concurriendo las mayores medidas de seguridad posibles, se puede admitir la presencia de caso fortuito (TSJ País Vasco 19-9-94, AS 3573); que se da cuando el suceso es imprevisible, o que previsto no se hubiera podido evitar (TSJ Cataluña 24-1-02, AS 1077)

2. La naturaleza del recargo es claramente punitiva, por ello la responsabilidad del pago recae directamente sobre el empresario infractor. No puede ser objeto de seguro alguno y es nulo de pleno derecho cualquier pacto o contrato que realice para cubrirla, compensarla o transmitirla. Sentencia del Tribunal Supremo de 22/4/2004, RJ 4391.

3. Esta cantidad asciende a varios cientos de miles de euros para el caso de los familiares de Juan José Cañedo.

inicial de las mismas y desde la fecha en que éstas se hayan declarado causadas.

Asimismo declara la procedencia de la aplicación del mismo incremento con cargo a esa empresa respecto a las prestaciones que se pudieran reconocer en el futuro.

XIII. 7. 2. La responsabilidad empresarial es ineludible

Entiende que resulta exigible la responsabilidad a que alude el art. 123 de la Ley General de la Seguridad Social, para los supuestos de accidentes de trabajo que carezcan de los dispositivos de precaución reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad e higiene en el trabajo, o las elementales de salubridad, o las de adecuación personal al trabajo encomendado, siendo tal responsabilidad imputable a la empresa de la que el trabajador dependía, sin que sea posible su aseguramiento y nulo de pleno derecho cualquier pacto o contrato que se hubiese realizado para cubrirla, compensarla o transmitirla.

Porque en esta materia, el empresario es deudor de seguridad y los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud, como establece el art. 14 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Además, de los concretos incumplimientos, puestos de manifiesto en el expediente administrativo, las medidas empleadas por el empresario carecen, en principio de un límite predeterminado, pues éstas habrán de ser “adecuadas”, esto es, las necesarias, pues el empresario está obligado a garantizar la máxima seguridad tecnológica posible.

El deber de protección del empresario es incondicionado y, prácticamente, ilimitado; por ello “deben adoptarse las medidas de protección que sean necesarias cualesquiera que ellas fueran” (Sentencia del Tribunal Supremo de 8/10/2001).

XIII. 7. 3. Rechazadas el resto de alegaciones empresariales

Señala que la empresa no ha articulado prueba eficaz alguna para destruir la presunción de veracidad de las Actas de la Inspección de Trabajo.

Y el procedimiento administrativo seguido por Recargo con causa en Falta de Medidas de Seguridad, no es susceptible de suspensión.

Y aclara que en la determinación del porcentaje de incremento de las prestaciones, que el art. 123.1 de la Ley General de la Seguridad Social establece entre un 30% y un 50%, atendiendo a la gravedad de la falta, se ha ponderado la realidad de las circunstancias acreditadas en el expediente, según informes y alegaciones recibidas.

XIII. 7. 4. Situación actual

Desde octubre de 2008 ya es efectivo este recargo en las prestaciones; previamente Metro de Madrid ya había depositado en la Tesorería de la Seguridad Social el capital correspondiente que determinaba la resolución definitiva del INSS.

La empresa recurrió esta Resolución. Posteriormente este recurso quedó suspendido a la espera de la conclusión del procedimiento judicial penal. Tras la sentencia penal, el Acuerdo alcanzado por los familiares de Juan José Cañedo con Metro de Madrid incluyó que se respetaría este recargo en las prestaciones.



SOLIDARIDAD OBRERA

SECCIÓN SINDICAL DE METRO

Colegio electoral de ESPECIALISTAS

y NO CUALIFICADOS

Juan José CASTILLO MUÑOZ

Braulio DEL POZO OLIVARES

Juan José CAÑEDO GUIJARRO

Pedro A. SORIA AIBAR

José Luis DE ROA SANZ

José Gregorio ÁLVAREZ GABALDÓN

José Ignacio BRETÓN MENDI

Ángel LÓPEZ GONZÁLEZ

José A. OLIVARES LÓPEZ

José CRUZ GARCÍA

José CRUZ



**Juan José Cañedo Guijarro,
Oficial de II.FF., con 19 años en
Metro.**

Soy de Instalaciones Fijas, lugar en que el Convenio y sus efectos se han vivido con una especial crudeza en el sentido más amplio de la palabra.

Por lo general ha habido siempre buena participación en las elecciones al Comité, ahora os pediría reflexion sobre todos los malos ratos pasados y votemos en consecuencia al sindicato que en realidad presente y luche por nuestros derechos e inquietudes como trabajadores y, colocar a cada sindicato en el sitio que les corresponde.

Pediría al personal de estaciones una participación mayoritaria en las elecciones, al igual que participasteis en la lucha por nuestro convenio y en defensa de nuestros derechos.

Y recuerda tu decides, sin tu participación y decisión, tus sindicatos y a la postre tus representantes no son nada.



XIV

EL JUICIO

XIV. 1. LOS NUEVE DÍAS DE SESIONES

- Inicio del juicio: 13 de abril de 2009
- Una lucha desigual

XIV. 2. PRINCIPALES ESTRATEGIAS Y ARGUMENTOS DE LAS ACUSACIONES Y LAS DEFENSAS

- **XIV. 2. 1. PRINCIPALES LÍNEAS ARGUMENTALES DE LAS ACUSACIONES**
 - XIV. 2. 1. A. El vehículo T4 era inseguro y falló
 - XIV. 2. 1. B. Existían numerosas carencias en materia de prevención y seguridad
 - XIV. 2. 1. C. La formación profesional no era la adecuada
 - XIV. 2. 1. D. Se produjeron varias imprudencias
- **XIV. 2. 2. PRINCIPALES ESTRATEGIAS Y ARGUMENTOS DE LAS DEFENSAS**
 - XIV. 2. 2. A. Complot para un “engaño masivo”
 - XIV. 2. 2. B. La teoría de la “conspiración”
Contradicciones y debilidades de esta teoría
Los inculpicables “errores” de las defensas
 - XIV. 2. 2. C. Los Jefes no son responsables
 - XIV. 2. 2. D. El vehículo T4 era seguro

XIV. 3. DECLARACIONES ANTE EL JUEZ

- **XIV. 3. 1. LOS IMPUTADOS**
- **XIV. 3. 2. LOS TESTIGOS**
- **XIV. 3. 3. LOS PERITOS**
 - **XIV. 3. 3. A. De las acusaciones:**
 - El Inspector de Trabajo
 - Los Peritos Judiciales
 - El Técnico Superior de Prevención del IRSS
 - **XIV. 3. 3. B. De las defensas:**
 - Los cuatro miembros de la Comisión Técnica de Metro de Madrid
 - Un “experto”* en frenos
 - Un representante de la empresa SGS
 - Un profesor*de la Universidad Carlos III de Madrid.

XIV. 4. INFORMES DE CONCLUSIONES

- **XIV. 4. 1. EL FISCAL**
- **XIV. 4. 2. LAS ACUSACIONES**
 - **XIV. 4. 2. A. Acusación Particular (Margarita Llofriú, esposa, viuda de Juan José Cañedo)**
 - **XIV. 4. 2. B. Acusación Popular (CC.OO.)**
- **XIV. 4. 3. LAS DEFENSAS**

XIV. 5. ABOGADOS Y DEFENSORES

- **Acusación Popular de CC.OO.**
- **Abogados de los imputados**

XIV. 6. ASISTENCIA DE TRABAJADORES Y SINDICATOS

XIV. 1. LOS NUEVE DÍAS DE SESIONES

Solidaridad Obrera editó un aviso por cada sesión del juicio, en los que de manera breve se expusieron las intervenciones de cada uno de los intervinientes del día. Ningún otro sindicato informó del desarrollo del juicio.

Inicio del juicio: 13 de abril de 2009

A las 10'17 horas, en el Juzgado de lo Penal nº 26 de Madrid (c/ Julián Camarillo, 11) comenzó este juicio histórico. Por primera vez en 90 años de existencia de Metro de Madrid, la Dirección de la empresa se sentaba en el banquillo de los acusados. Cuatro de sus altos directivos (Jefe de Unidad de Ingeniería, Jefe de Unidad de Prevención Laboral, Jefa de Unidad de Mantenimiento de Material Móvil y Gerente de Formación Profesional), junto a un Conductor y un técnico de la empresa Eurocontrol iban a ser juzgados por la muerte de dos trabajadores (y las heridas a un tercero) la madrugada del 10 de abril de 2006.

La primera sorpresa del día fue conocer que dos de las tres acusaciones populares, las ejercidas por el Sindicato de Conductores (SCMM) y UGT, se retiraban del proceso judicial; esta última sin explicación alguna, en el último instante antes de iniciarse la sesión. El SCMM había dejado que su afiliado (el conductor del T4) fuese defendido por un abogado de Metro de Madrid y, quizás, cedió (equivocadamente, como se demostrará en el juicio) a la presión ejercida por la empresa.

Desde el primer momento, los abogados defensores de los directivos utilizaron triquiñuelas legales para tratar de hacerse las “víctimas” e influir, a su favor, en el Juez. Pidieron el sobreseimiento del proceso porque consideraban que se estaban vulnerando los derechos fundamentales a una defensa adecuada, ya que entendían que algunos informes (concretamente el Acta de la Inspección de Trabajo y el Informe de los Peritos Judiciales) que se incluían en el Sumario no adjuntaban los documentos y/o testimonios en los que se habían basado para alcanzar sus conclusiones, o que algunas escritos de acusación no concretaban las acusaciones. Trataban de que se privase de eficacia a estos informes que, casualmente, en sus análisis y conclusiones responsabilizan a la empresa del accidente. Tras un receso, el juez desestimó todas sus peticiones.

Durante la sesión de la mañana y de la tarde prestaron declaración los seis imputados.

Una lucha desigual

Desde el inicio se veía que así sería. Tres letrados (el Fiscal, el abogado de Margarita Llofriú y el abogado de CC.OO.) frente a nueve¹ (uno por cada uno de los seis imputados y otro por cada uno de los cuatro responsables civiles o subsidiarios).

Las defensas se sentían muy superiores y mostraban un abrumador despliegue de medios. Los varios cientos de miles de euros gastados por Metro de Madrid en los honorarios de los abogados (de renombrada reputación) de las defensas de sus directivos, se sumaron a los informes encargados, cuyo coste ronda el millón de euros.

No es explicable que la acusación popular del Sindicato de Conductores (y la de UGT), cuyo afiliado estaba siendo juzgado, se retirase del proceso. De permanecer en él podría argumentar que el accidente se debió a fallos técnicos (del T4, de las medidas de prevención y de seguridad, de formación profesional) y, de esta manera, hacer ver al juez que no sólo pudo existir la posibilidad del fallo humano (el Fiscal siempre sostuvo que el conductor se equivocó al activar el freno mecánico). Y hubiera podido exponer una alternativa razonable que explicase el suceso, para que no resultase condenado el conductor.

Porque los directivos eran los únicos interesados en tratar de demostrar que no hubo ningún fallo técnico, ya que sólo así se salvaban de una posible sentencia desfavorable.

Si se quiere ayudar al conductor hay que estar denunciando, en el juicio, otra posibilidad (causas técnicas) que no sea el fallo humano. Y esto sólo lo hicieron las acusaciones (de Margarita Llofriú y de CC.OO.).

Además, el propio procedimiento de interrogatorio beneficia claramente a las defensas, por el orden que se establecía para preguntar a los testigos y peritos, que está muy reglado y es rígido. Si el testigo o

1. Un mismo abogado defendió al Técnico de Eurocontrol como imputado y a esa empresa como responsable civil subsidiario.

perito era propuesto por las acusaciones, primero preguntaban éstas y, a continuación, todas las defensas. Si era propuesto por alguna de las defensas, en primer lugar efectuaba las preguntas esa defensa, después las acusaciones y, por último, todas las demás defensas. Los interrogatorios donde los abogados tienen varios turnos para preguntar sólo se producen en las películas.

Asimismo, el Juez durante las sesiones se mostraba más proclive a permitir excesos por las defensas en los interrogatorios; quizás para evitar que éstas alegasen una supuesta indefensión de los imputados.

Fue un juicio en el que desde las defensas quisieron, interesadamente, deshumanizar lo sucedido; debatían como si se tratase de la avería sin consecuencias de un electrodoméstico.

Pero, a pesar de todos estos inconvenientes, las acusaciones en un esfuerzo titánico, con una desigualdad abrumadora de medios y de recursos, dieron una digna batalla.

Creemos que estas páginas ayudarán a aclarar el enigma de lo sucedido esa noche y a comprender el por qué de la sentencia. Esperamos que este Capítulo contribuya a que cada uno pueda tener su propia opinión sobre qué probablemente ocurrió, por qué y quienes son los responsables.



Juzgados de Julián Camarillo

XIV. 2. PRINCIPALES ESTRATEGIAS Y ARGUMENTOS DE LAS ACUSACIONES Y LAS DEFENSAS

XIV. 2. 1. PRINCIPALES LÍNEAS ARGUMENTALES DE LAS ACUSACIONES

En todo proceso penal las acusaciones¹, incluido el Ministerio Fiscal, tienen la carga de la prueba, han de demostrar sin que exista una duda razonable: los hechos (u omisiones), la relación causa-efecto entre esos hechos y el accidente, y la responsabilidad directa y particular de los acusados en esos hechos.

Es decir: tienen que romper el principio constitucional de presunción de inocencia de los acusados. No sólo se trata de que uno esté convencido de qué, cómo y por qué ocurrió el accidente, sino de cómo se puede llegar a convencer de todo ello al Juez.

La Fiscalía únicamente acusaba a la Jefa de Unidad de Mantenimiento y al conductor. En nuestra opinión, mantuvo en todo momento una actitud poco combativa y no cuestionó los resultados de los informes ni testimonios de quienes acudieron de parte de las defensas.

XIV. 2. 1. A. El vehículo T4 era inseguro y falló

El vehículo clásico T4 es un vehículo antiguo que, por ese mismo motivo, no tiene adaptados los modernos y más seguros sistemas de frenado². De la propia construcción del tren se deriva un riesgo en el sistema de frenado neumático. En posición de estacionamiento prolongado sin catenaria, el sistema de freno neumático no actúa, desfrenándose el tren si sólo existe este sistema.

1. Acusación particular de Margarita Llofriu y Acusación popular de CC.OO.

2. Los trenes clásicos fueron retirados del servicio a los viajeros en 1991 y empezaron a ser sustituidos por trenes tipo 2000. Desde entonces los nuevos trenes que circulan por la Red de Metro (sea cual sea el modelo: tipo 2000 que circula por Línea 2 y 5, tipo 3000 que circula por Línea 3, tipo 5000 que circula por Línea 6, tipo 6000, tipo 7000, tipo 8000 y tipo 9000; en un total de más de 1.000 coches), a diferencia de los vehículos auxiliares clásicos (como el T4), tienen un sistema de frenado que *aplica el freno a las ruedas por ausencia de presión*; es decir, ante cualquier pérdida de presión del sistema neumático el tren se frena cada vez más, ganando en seguridad y en eficacia.

En los vehículos clásicos como el T4, *se aplica el freno a las ruedas por presión*. Pero el freno neumático pierde progresivamente presión y a medida que pierde presión pierde eficacia el frenado: a más tiempo parado el tren sin corriente en la catenaria más inseguro se vuelve el freno neumático.

Es preciso tener en cuenta los antecedentes de averías del T4, que sufría un número proporcionalmente muy elevado (al menos ¡quince veces más!) de avisos de averías, en relación con otros vehículos auxiliares o de viajeros.

Por la declaración del conductor ante el Juez Instructor (el 23/5/2006) y en su escrito de defensa (presentado el 21/5/2008), la contramarcha (freno eléctrico de inversión) del T4 estaba puesta cuando se dejó fuera de servicio el vehículo, 1 minuto y 56 segundos antes del corte de corriente en la catenaria.

Y está demostrado (por los testigos, peritos e informes aportados por las defensas) que: es imprescindible que exista corriente en la catenaria y que el tren esté en servicio para poder desactivar la contramarcha; el T4 salió a “escape”, sin ningún freno (neumático, mecánico y contramarcha) activado; que sólo con la contramarcha el T4 se habría quedado parado en el andén de la siguiente estación, Argüelles¹ (pero el T4 circuló a una velocidad media de 83 km./h. y en dos minutos recorrió tres estaciones); y tras el impacto con la dresina del T4, éste no tenía activado ninguno de los tres frenos.

Por ello, ante la imposibilidad material para desactivar la contramarcha en ausencia del conductor, la única explicación racional es que esa noche, en ese momento, al menos la contramarcha no funcionó. Y si no funcionó no existen garantías de que funcionasen los otros dos frenos.

1. Así consta en la prueba realizada por la empresa los días 25 y 26 de octubre de 2006 (entregado el informe al Juzgado el 17/11/2006) con un vehículo similar (el T1), donde se dice textualmente: “Se activa el freno por cambio de inversión eléctrica, la “Contramarcha”, se elimina el freno mecánico y el neumático. Y durante unos 12 minutos comprueban como el T1 se desplaza pendiente abajo (hacia Argüelles) lentamente a una velocidad que no excede los 8km./h. (menor que la velocidad “paso de hombre”), que prácticamente se detiene y comienza nuevamente un desplazamiento; así una y otra vez hasta que el tren queda definitivamente parado antes de llegar al andén de la estación de Argüelles.”

Tras el impacto quedó muy dañado el sistema de tuberías del freno neumático por lo que no se puede comprobar si existía alguna fuga de aire en el sistema. Además el eje del volante del freno mecánico, de la cabina sometida al choque (donde se había actuado en los frenos), estaba torcido por lo que no se pudo comprobar si funcionaba correctamente.

El T4 no estaba convenientemente adecuado al RD 1215/97, que establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización de los equipos de trabajo. El trabajo realizado por Eurocontrol no fue correcto para adecuar debidamente el T4 al RD, no se contemplaron adecuadamente todos los riesgos, como el de impedir que terceras personas pudieran acceder a la cabina para manipular los mandos, pues la cerradura de la cabina de conducción se demostró fácilmente violable.

Asimismo, no se cumplía que: los sistemas de mando deberán ser seguros y elegirse teniendo en cuenta los posibles fallos, perturbaciones y los requerimientos previsibles, en las condiciones de uso previstas. Cada equipo de trabajo debe estar provisto de un órgano de accionamiento¹ que permita su parada total en condiciones de seguridad. Todo vehículo, y más éste que era tan antiguo, no ha de suponer un riesgo para las personas expuestas.

La Unidad de Ingeniería se responsabilizaba directamente de la total comprobación y vigilancia del cumplimiento del contrato (de adecuación del T4 al RD 1215/97) con Eurocontrol, ya que la Unidad de Prevención de manera voluntaria e irresponsable no quiso participar en el proceso. La Unidad de Ingeniería era profunda conocedora de este RD y podía, por ello, analizar con profesionalidad las operaciones realizadas; pero no lo hizo, dando así por bueno una adecuación que adolecía de deficiencias.

XIV. 2. 1. B. Existían numerosas carencias en materia de prevención y seguridad

Algunas de estas deficiencias eran conocidas por la empresa (incluso

1. Para las defensas este órgano era el freno mecánico, ya que era suficiente y no se precisaba ningún otro mecanismo complementario.

por alguno de los imputados) desde hace años, y no tomó medida alguna para resolverlas antes del accidente.

El Plan de Seguridad y Prevención relativo a la: “Ejecución de Estructura Metálica sobre la Vía de la Estación de Moncloa de la Línea 6 de Metro”, cuenta con un informe favorable del Coordinador de Seguridad y Salud, y Acta de Aprobación por parte de la Coordinadora de las Obras de Construcción de Metro de Madrid, S.A. Pero este Plan carecía de un protocolo de actuación para que las empresas contratistas comunicasen a la empresa matriz (Metro) posibles incidencias (incendios, etc.) que se pudiesen producir durante le desarrollo de los trabajos, con algún sistema de comunicación inmediata con el Puesto de Mando como un walkie portátil¹.



1. En su Informe, el Técnico Superior de Prevención del IRSS recoge: “Había una falta de comunicación con la línea para poder, vía radioteléfonos, en un momento determinado, comunicar la necesidad de abandonar el puesto de trabajo y ponerse a resguardo”. Metro de Madrid, debería establecer un procedimiento que permita, a través de radioteléfonos disponibles en los tajos, la comunicación inmediata de circunstancias como las acaecidas que facilitarán la reacción inmediata de los Agentes afectados para ponerse a resguardo. Así, lo declaró en el juicio el 20 de abril de 2009: “Si los trabajadores de la contrata que estaba trabajando en Moncloa hubiesen tenido un walkie podría haberse avisado a los trabajadores de la dresina”.

A raíz de la muerte en accidente laboral del compañero de Vía y Línea Aérea Fidel Rodríguez Sánchez¹, desde el 6 de febrero de 1997, la representación empresarial en el Comité de Seguridad e Higiene conocía la propuesta de la Representación de los Trabajadores, que entrega en ese Comité, donde se reclama: “El responsable del grupo del personal que baje a la vía estará provisto de un walkie-talkie o de un sistema similar de comunicación”. Pero la representación empresarial en el entonces Comité de Seguridad e Higiene no accederá a incluir esta petición de medida de seguridad en *Las Normas para la seguridad de los agentes en relación con la circulación de abril de 1997* (vigentes en el momento del accidente que nos ocupa). Por aquellas fechas el imputado Francisco López Ceacero ostentaba el cargo de Jefe de Servicio de Prevención Laboral.

Sólo será tras el terrible accidente del 10/4/2006 cuando la empresa se replantee su postura y, finalmente, el 1 de junio de 2008 la representación de la empresa en el actual Comité de Seguridad y Salud aceptó incluir esta medida de seguridad tan reclamada en las *Normas para la seguridad de los agentes en relación con la circulación de 1 de junio de 2008*.

También, tras aquél accidente laboral, desde el 4/3/1997, la representación empresarial en el Comité de Seguridad e Higiene conocía (y el Presidente del Metro, los dos por medio de un escrito) la propuesta de la Representación de los Trabajadores: “Aprovechamiento de la tecnología existente. Retirada de los trenes clásicos o su remodelación para posibilitar el sistema ATP y Manual +20, faros y radioteléfono en condiciones.” Pero no hizo suya esta propuesta y mantuvo en servicio estos vehículos. Será, como consecuencia del *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*, cuando se inicie la retirada de los vehículos clásicos.

Asimismo, desde febrero de 1997 la representación empresarial en el Comité de Seguridad e Higiene conocía la deficiente protección en materia de seguridad que tenían los trabajadores que desarrollaban sus tareas en la plataforma de vía, como le fue advertido por el Inspector

1. Véase Capítulo XII. RECIENTES ACCIDENTES MORTALES DE TRABAJADORES DEL METRO DE MADRID, Apartado XII. 1. FIDEL RODRIGUEZ SÁNCHEZ.

de Trabajo en su requerimiento de 28/2/1997¹. Y la empresa tenía un compromiso, que no cumplió, de estudiar un sistema que protegiera adecuadamente estos trabajadores. Faltó, por tanto, a su deber empresarial en materia de prevención de los riesgos laborales.

El responsable de Prevención Laboral no puso las medidas ni medios para cumplir con este apartado del requerimiento. En la primera recopilación de normativa interna (*Normas para la seguridad de los agentes de abril 1997*) posterior a dichos escritos y requerimiento no se contempló sistema alguno como el que el Inspector requirió. No sería hasta 2008 cuando se incluyera, en las *Normas de Seguridad del 1/6/2008* las Áreas de Trabajo y de Seguridad².

Y, al igual que en el caso anteriormente descrito de la petición de la medida de seguridad del walkie, sólo será tras el terrible accidente del 10/4/2006 cuando la empresa se replantee su postura y, finalmente, el 1 de junio de 2008 la representación de la empresa en el actual Comité de Seguridad y Salud acepte incluir esta medida de seguridad reclamada en 1997 por la Inspección de Trabajo en las actuales *Normas para la seguridad de los agentes en relación con la circulación*.

La empresa incumplió un requerimiento de la Inspección de Trabajo directamente relacionado con otro accidente mortal en la vía. Si hubiera cumplido el requerimiento, nueve años antes, estarían implantadas medidas de seguridad que aunque no se puede asegurar que hubiesen evitado el accidente, si hubiesen reducido significativamente la probabilidad de que sucediera.

En el Puesto de Mando existe un Sistema de Prevención y Seguridad de accidentes en la circulación, que consta de una Alarma (que avisa inmediatamente al Inspector del Puesto de Mando a cargo

1. Para consultar íntegramente este requerimiento, véase Capítulo XII. RECIENTES ACCIDENTES MORTALES DE TRABAJADORES DEL METRO DE MADRID, Apartado XII. 1. 3. LA INSPECCIÓN DE TRABAJO

2. Es un tramo de línea establecido para proteger a los equipos de trabajadores que ocupan un “área de trabajo” y por el cual se prohíbe la circulación de trenes sin autorización expresa por parte del Puesto de Mando. Al igual que las áreas de trabajo, las áreas de seguridad estarán delimitadas, salvo imposibilidad técnica, por el cierre de las señales de acceso a las mismas, que efectuará el Puesto de Mando.

de esa línea) que detecta cuando un vehículo o tren ha rebasado sin autorización una señal en el sentido normal de circulación. Pero este Sistema de Prevención y Seguridad tiene una carencia: esta Alarma no detecta (y, por tanto, no avisa) cuando el vehículo o tren circula en el sentido contrario al normal de la circulación, como fue el caso del T4. Esta grave deficiencia, la falta de este básico y elemental dispositivo, supone que no estén contemplados los riesgos por el rebase a contravía no autorizado de una señal.

En los Planes de Prevención de Metro de Madrid no se contempla y, por tanto, no se ha previsto, la posible situación de “escape¹” de un vehículo. Este riesgo no se ha evaluado. Solamente se han evaluado los riesgos de atropello o golpe por un vehículo. Mientras el T4 avanza no hay sistema de alarma que lo detecte, que indique que ha salido de manera indebida.

En definitiva, falta un Plan completo y específico² para tareas como las que se estaban desarrollando esa madrugada, que contemplase de manera global todo el entorno de las actividades y que debería englobar también la supervisión permanente de las tareas.

Esta falta de medidas de seguridad y de prevención también ha sido constatada por la Directora Provincial del INSS, que en su definitiva

1. Pero esta situación de escape sí que se ha contemplado en otras explotaciones ferroviarias como: Reglamento de Circulación FGV (Ferrocarrils Generalitat Valencia), Reglamento de Circulación FGC (Ferrocarrils Generalitat Cataluña), Reglamento de Circulación Metro de Bilbao, Reglamento de Circulación TMB (Metro de Barcelona), Reglamento de Circulación RENFE, Reglamento de Circulación FEVE.

2. Cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores de dos o más empresas, éstas deben cooperar en la aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos laborales, fijando los medios de coordinación precisos para la protección y prevención de riesgos laborales y la información sobre los mismos a sus respectivos trabajadores, adoptando el empresario titular del centro de trabajo las medidas necesarias para que aquellos otros empresarios que desarrollen actividades en su centro de trabajo reciban la información y las instrucciones adecuadas en relación con los riesgos existentes en el centro de trabajo y con las medidas de protección y de prevención correspondientes, así como de las medidas de emergencia a aplicar, para su traslado a sus respectivos trabajadores. La infracción del deber de coordinación supone la responsabilidad empresarial solidaria (TSJ Sta. Cruz de Tenerife 10-3-06, AS 1502).

resolución¹ entiende que: resulta exigible la responsabilidad a que alude el art. 123 de la Ley General de la Seguridad Social, para los supuestos de accidentes de trabajo que carezcan de los dispositivos de precaución reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad e higiene en el trabajo, o las elementales de salubridad, o las de adecuación personal al trabajo encomendado, siendo tal responsabilidad imputable a la empresa. Por ello, establece la procedencia de que las prestaciones de la Seguridad Social (pensiones: de viudedad a favor de Margarita Llofriu y de orfandad a favor de sus hijas) sean incrementadas en el 40%, con cargo a la empresa Metro de Madrid.

Asimismo el Inspector de Trabajo propuso dos infracciones² (de carácter grave, en su grado máximo, con multa de 30.000€ cada una) contra Metro de Madrid, porque considera que: se han puesto a disposición de los trabajadores equipos de trabajo que no satisfacen los requisitos de seguridad aplicables, al no garantizar la parada total del mismo en condiciones de seguridad. Y que por su antigüedad, (constantes averías, condiciones de mantenimiento) no garantizan las condiciones iniciales del vehículo y circunstancias de la prestación tanto en carga como por perfil de vía con pendientes acusadas.

La Unidad de Prevención Laboral, en concreto, no ejerció sus competencias de vigilancia y cumplimiento de las normas de seguridad e higiene. Se ha demostrado que en ningún momento del proceso de adecuación del T4 al RD 1215/97, ha participado, como es su competencia. Negligencia, apatía y despreocupación son tres palabras que definirían perfectamente a la Jefatura de Prevención.

XIV. 2. 1. C. La formación profesional no era la adecuada

En diciembre de 2003 la Gerencia de Formación (cuyo responsable entonces, desde el mes de noviembre, es el imputado Miguel Municio) elabora un nuevo Manual de Normas de Conducción, vigente en el

1. Véase Capítulo XIII. LA BATALLA POR EL RECONOCIMIENTO DE UN INCREMENTO EN LAS PENSIONES, Apartado XIII. 7. RESOLUCIÓN DEFINITIVA DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL INSS.

2. Véase el Capítulo III. LOS INFORMES PERICIALES, Apartado III. 4. EL INFORME DEL INSPECTOR DE TRABAJO.

momento del accidente, que varía muy significativamente un aspecto concreto respecto a 2001, cuando el conductor recibe la formación profesional. Se trata de una actuación fundamental: abandono de la cabina de conducción de los vehículos auxiliares. A pesar de ello, desde la Gerencia de Formación no se requirió a la Unidad Operativa que los trabajadores, formados según las anteriores Normas, recibieran un curso de reciclaje en esta materia.

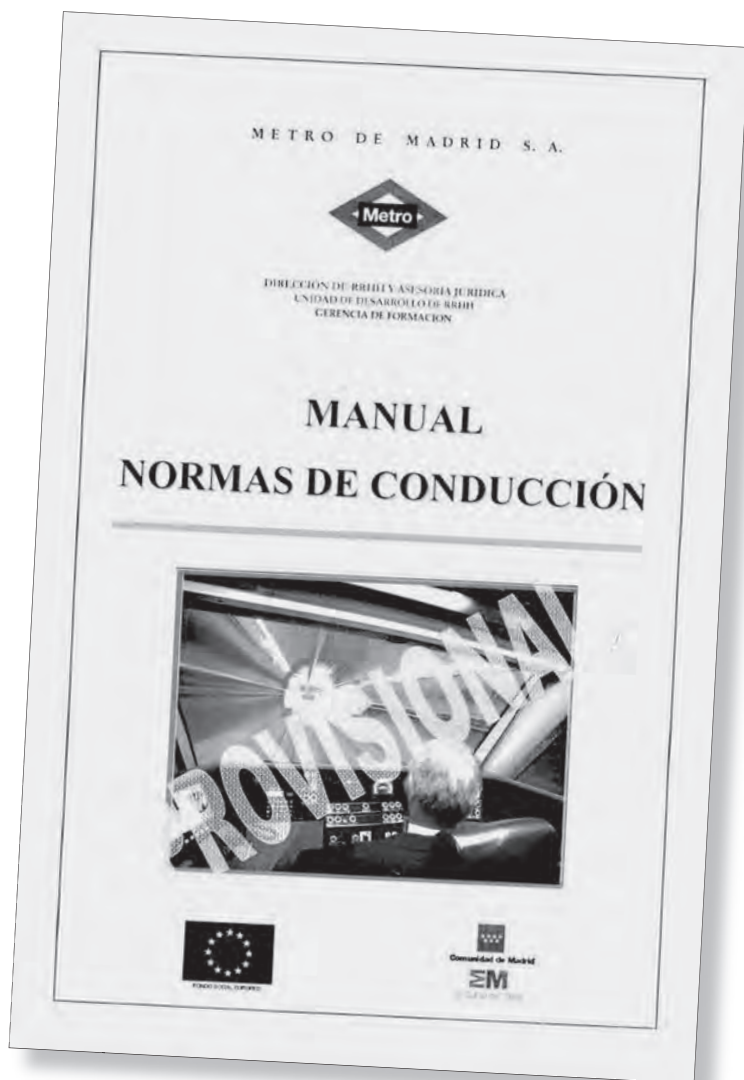
El Gerente de Formación sabía que con este cambio en las actuaciones a realizar, habría trabajadores que las desconocerían. Y tenía la obligación de dirigirse a los departamentos oportunos de la empresa para que a estos trabajadores les fuera actualizada la formación y, en consecuencia, su habilitación para conducir vehículos auxiliares estuviera completa y correcta. Los cambios introducidos en el Manual fueron de una gran relevancia para la seguridad, pero el Gerente de Formación no hizo nada en 2004 ni en 2005, ni en 2006, a pesar de que todos esos años se elaboró un Plan Anual de Formación.

Además, el conductor nunca había realizado prácticas de conducción de vehículos auxiliares en condiciones como las de la madrugada del accidente (de noche, cargado, pendientes, rampas, etc.), excepto los pocos minutos que en la escuela de formación profesional condujo por la mañana un vehículo en una vía sin inclinación y recta.

Es el Gerente de Formación, y no el conductor, quien cometió una grave imprudencia. La formación está relacionada causalmente con el accidente y es responsabilidad del Gerente de Formación.

Por las acusaciones (popular y particular) nunca se quiso que el conductor¹ fuera sentenciado, no se fue beligerante contra él; así se le confirmó en varias ocasiones a su abogado.

1. Un trabajador que, durante los nueve días de juicio, fue controlado por la Gerente de la Asesoría Jurídica de Metro, impidiéndole incluso acercarse a los familiares de Juan José Cañedo para expresares sus condolencias.



XIV. 2. 1. D. Se produjeron varias imprudencias

En el Puesto de Mando no hubo nadie¹ pendiente de la pantalla de control de la Línea 6. Y por ello no se advirtió² que se producía una rápida y consecutiva ocupación de las varias decenas de circuitos de vía entre el T4 y la dresina.

El Puesto de Mando no supo reaccionar³, con prontitud y diligencia (ejemplo, llamando inmediatamente por el radioteléfono a la dresina para que los trabajadores se pusieran a salvo) cuando tuvo conocimiento⁴, veinticinco segundos antes del accidente, que el T4 se dirigía a gran velocidad y sin conductor hacia la dresina. En el Puesto de Mando no se realizó gestión alguna. Esta información la conocimos, tras el juicio, el 6/5/2009; de haberla podido exponer en el juicio habría sido trascendental.

En las conversaciones radiotelefónicas (anteriores al estacionamiento del T4) con el Puesto de Mando no se contempla, en ningún momento, que el conductor abandone la cabina y el tren y después llame al Puesto de Mando. Muy al contrario, según se recoge en el Informe de los Peritos Judiciales, “el Inspector del Puesto de Mando indicó al conductor, de acuerdo al orden de los trabajos de descarga de material desde el T4, que se va a proceder al corte de catenaria, debiendo el conductor permanecer en el tren hasta ese momento”.

1. El Inspector del Puesto de Mando a cargo de la Línea 6 la madrugada del accidente mintió en el juicio, el 14 de abril, al decir que: “estuve 10 minutos ante la pantalla una vez estacionado el tren T4 en la zona de trabajo de Moncloa sin que se moviera el tren”. Sin embargo, lo cierto es que a los 9 minutos y 50 segundos el T4 ya había impactado con la dresina y matado a dos trabajadores.

2. De los cientos de circuitos de vía, de las dos vías principales de esa Línea, sólo 2 estaban ocupados/encendidos (a excepción del T4 y de la dresina) y ninguno entre estos dos vehículos. En estas circunstancias no era difícil percibir, si se estaba pendiente (como dicen), que cada tres segundos un circuito se encendía (en color rojo) y el anterior se apagaba, así durante 20 ó 30 ocasiones en apenas dos minutos.

3. No existían protocolos de actuación para estos casos, ni tampoco estaba previsto el “escape” de un vehículo sin control.

4. Dos vigilantes de seguridad que se encontraban en el andén de la estación de Príncipe Pío vieron al T4 atravesarla. Y avisaron seguidamente con su walkie al Puesto de Mando (concretamente al responsable de Sala 3, que se encuentra junto al Inspector Jefe, apenas a dos metros) advirtiéndole que acababan de ver pasar un tren, dirección Puerta del Ángel, a gran velocidad y sin conductor.

Si el conductor abandona la cabina y el tren es por la imposibilidad material (por el ruido existente en la zona de obras) para desde él comunicar con el Puesto de Mando. Por ello, para acudir a la cabina de andén, desde donde comunicar con el Puesto de Mando, debía haber realizado las operaciones descritas para el caso de: “Abandono de la cabina de conducción” según el Manual vigente¹ en el momento del accidente. Unas instrucciones que son claras y secuenciales.

El trabajador, involuntariamente (por desconocimiento debido a la falta de formación) realizó de forma incorrecta la operación de Abandono del tren y ese error pudo ser una de las causas del accidente. Si el trabajador hubiera estado bien formado, habría realizado correctamente la operación en cuestión y el accidente posiblemente no habría tenido lugar.

El conductor cuando *abandona* el T4 para acudir a la cabina de andén, desde donde poder contactar con el Puesto de Mando, no pone la rana a “0” (recordar a este respecto que la rana se encontró en posición “atrás”), ni sacó ni se llevó la manilla de freno y la rana (recordar que la rana se encontró en la cabina y la manilla de freno en la estación de Puerta del Ángel).

El conductor, a pesar de lo que se ha dicho en este juicio y de lo que él pudiera creer, no estaba debidamente formado. Pues cuando él recibió la formación en 2001 no se hacían (no se recogen en el Manual de aquél año) estas precisiones (anteriormente referidas) para los Vehículos Auxiliares en el Manual. Por ello, no pudo aprender estas operaciones.

Por parte del Fiscal, en todo momento, se ha planteado la

1. En el Manual de Conducción de 2003 se recoge, respecto al ABANDONO DE LA CABINA DE CONDUCCIÓN, textualmente: “Cuando en alguna circunstancia sea necesario abandonar la cabina de conducción, el Conductor, antes de efectuarlo, deberá asegurarse de la inmovilización del tren, debiendo para ello utilizar los frenos disponibles de acuerdo con la secuencia siguiente. Vehículos Auxiliares: 1. Llevar la manilla de Freno a “Frenada de Emergencia”. 2. Poner la rana a “0”, comprobando que lucen pilotos. 3. Apretar los frenos mecánicos. Además, habrá de sacar la manilla de freno “solape” y llevársela junto con la rana.”

posibilidad de un error involuntario¹ del conductor del T4: no aplicó total o convenientemente el freno mecánico. Esa es la base de su acusación final en el Informe de Conclusiones que realiza el 22 de abril de 2009.

XIV. 2. 2. PRINCIPALES ESTRATEGIAS Y ARGUMENTOS DE LAS DEFENSAS

Antes y durante los nueve días de juicio los abogados de la defensa han puesto en práctica una estudiada y coordinada acción para hacer creer al juez que no había pruebas seguras de qué pasó realmente. Han utilizado técnicas de fabricación de dudas y estrategias de confusión muy poderosas. Tergiversaron y manipularon informaciones con fines nada loables. Sólo les interesaba crear una duda razonable, varias alternativas posibles, pues de esta manera, según la legislación y jurisprudencia penal, no se puede condenar, ya que existe el principio de “In dubio pro reo”².

XIV. 2. 2. A. Complot para un “engaño masivo”

“Si una mentira se repite suficientemente, acaba por convertirse en verdad”. Esta frase del nazi Joseph Goebbels se podría aplicar perfectamente a este juicio.

La empresa supo que el Puesto de Mando había sido informado, varias decenas de segundos antes (por los vigilantes que estaban en el andén de Príncipe Pío), de la inminencia del accidente. Y sabía que,

1 El Inspector Jefe lo primero que pregunta, 13 minutos después del accidente, al conductor es: “Madre mía, ¿qué ha pasado?, ¿qué no has echado el freno mecánico?”. (Esto es porque la primera idea que le viene a la mente al Inspector Jefe por su larga experiencia es un posible error humano, un olvido). Y el conductor responde: “Sí, sí le he echado, es que es imposible, es lo que estaba diciendo a los mecánicos, es imposible que se haya movido el tren”. (Conversación grabada e incorporada al Sumario).

2. Expresa el principio jurídico de que en caso de duda, por ejemplo, por insuficiencia probatoria, se favorecerá al imputado o acusado (reo). Es uno de los pilares del Derecho Penal, que va íntimamente ligado al principio de legalidad y podría traducirse como “ante la duda, a favor del reo”. Su aplicación práctica está basada en el principio de que toda persona es inocente hasta que se demuestre su culpabilidad. En caso de que el juez no esté seguro de ésta, y así lo argumente en la sentencia, deberá entonces dictar un fallo absolutorio.

tras esa revelación, en el Puesto de Mando no habían hecho nada para evitar las muertes. De forma consciente guardó esta información tan relevante durante la investigación e instrucción judicial, incluso en el juicio. Maquinaron un complot para ocultar la verdad de lo sucedido esa madrugada, para que no apareciesen esas conversaciones grabadas.

Los responsables del Puesto de Mando y directivos de la empresa, que declararon en el juicio (y ante el Juez Instructor), mintieron sobre este aspecto crucial. La empresa con conocimiento y voluntad entorpeció la instrucción para ocultar su propia negligencia y la falta de prevención de riesgos laborales, para que no resultasen condenados los directivos y para evitar la imputación de más directivos o mandos intermedios.

Sólo les preocupaban ellos mismos, para nada las víctimas ni que se les hiciese (a ellas) justicia. Urdieron esta ilegal trama de ocultación. ¿De qué otras cuestiones importantes nos acabaremos enterando?. ¡Faltaron imputados y sobran personajes tan falsos!.

Esta Dirección de Metro de Madrid nunca ha sido, ni es, ni será de fiar en los casos de accidentes laborales.

Varios comparecientes falsearon la realidad, se desdijeron a preguntas de otros abogados defensores y no les pasó nada; sólo que el Juez considerase que no es fiable el testimonio. De hecho los hubo¹ que con cinismo negaron, a preguntas de las acusaciones, conocer las medidas que contemplaba el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006* e instantes después, a preguntas de las defensas, decir con soltura varias de esas medidas. Estos casos se dieron entre quienes acudieron a requerimiento de las defensas.

Las defensas han realizado una mezcla conveniente, en ocasiones, de medias verdades con utilización malintencionada de datos de informes periciales. Han creado confusiones interesadas entre los diferentes tipos de calces²: descarriladores (portátiles o fijos en la vía) y cuñas

1. Muestra de esta falta de memoria selectiva: El Gerente Adjunto de Gestión de Operaciones, el Gerente de Prevención Laboral, etc.

2. Véase Capítulo V. EL ACUERDO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE MAYO DE 2006. Apartado V. 4. EL INICIO DEL DESARROLLO Y APLICACIÓN DEL ACUERDO.

para inmovilizar las ruedas. No han tenido reparo alguno en realizar imprecisiones maliciosas sobre el exacto lugar donde se estacionó el T4. Todo para crear confusión en el Juez. Han repetido numerosas veces la misma mentira¹ hasta dar la sensación de que era verdad.

Pero cuando uno sabe que la persona con la que está hablando tiene interés en engañarle, puede ser mejor ignorar lo que dice que creérselo o concluir que la verdad debe ser exactamente lo contrario de lo que dice.

XIV. 2. 2. B. La teoría de la “conspiración”

Metro de Madrid ya había indicado esta posibilidad². Consiste en hacer creer que los trabajadores de las cuatro contratas que esa noche realizaban trabajos en la estación de Moncloa estuvieron de acuerdo en actuar en los mandos y sistemas del tren tras su estacionamiento, y una vez que el conductor abandona la cabina de conducción.

Según esa hipótesis, alguien quitó toda la presión del freno neumático sin entrar en la cabina (tirando de la anilla de la triple válvula³) dejando inutilizado el freno neumático. También una persona hubo de entrar en la cabina de conducción para quitar (voluntariamente o por descuido) el trinquete del volante del freno mecánico; para poder dejarlo desactivado. Después, con barras con el extremo en forma de cuña apalancaron las ruedas para mover el tren.

Los motivos, que argumentan las defensas de algunos de los

1. Han insistido en decir que está prohibido el uso en RENFE de calces (cuñas) para inmovilizar las ruedas de los trenes. Pero esa supuesta prohibición es falsa ya que en el Reglamento General de Circulación de RENFE se contempla específicamente el uso de calces para las ruedas.; en concreto en los arts. 550 y 607. Véase Capítulo V. EL ACUERDO DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE MAYO DE 2006. Apartado V. 4. EL INICIO DEL DESARROLLO Y APLICACIÓN DEL ACUERDO.

2. Véase Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Apartado VI. 3. RECURSO DE METRO DE MADRID CONTRA LAS INFRACCIONES IMPUESTAS POR EL INSPECTOR DE TRABAJO

3. Se les olvida decir que: además, previamente es necesario cerrar la llave de condena de freno (situada a su izquierda, en la parte superior) para que no se vuelva a llenar el circuito de freno y, posteriormente, vaciar el calderín del freno (situado a la derecha) a través de correspondiente llave. Operaciones no sencillas, ni conocidas comúnmente.

imputados, son diversos: por curiosidad una persona quiere practicar cómo funcionan los frenos del tren, o bien porque quieren mover el tren para situarlo en otro lugar. Estos trabajadores, entienden las defensas, tras lo sucedido hacen un “pacto de silencio”.

Esta conjetura¹ fue introducida por el abogado del Jefe de Unidad de Ingeniería, el antiguo magistrado de la Audiencia Nacional Carlos Bueren², cuando prestaba testimonio Marcio Andrés³ el jueves 16 de abril. Posteriormente, los abogados de las defensas se dedicaron a preguntar a otros testigos y peritos si la posibilidad de que se hubiese actuado en el tren por “terceras personas” era la explicación más lógica al escape del tren.

Contradicciones y debilidades de esta teoría

Esta especulación de las defensas siempre ha tenido varios puntos débiles. No hay imágenes que demuestren esa supuesta manipulación del tren o la existencia de barras o palancas para moverlo. Los dos trabajadores de esas contratas, que comparecieron como testigos, han reiterado no estar dentro de la cabina de conducción y/o manipular el tren, ni haber visto a alguien hacerlo. Ni los miembros de la dirección de Metro que estuvieron desde instantes después en la estación de Moncloa han declarado haber visto esos tipos de barras.

Únicamente es posible quitar la contramarcha desde dentro de la cabina, pero son precisas varias operaciones con el tren en servicio

1. Y se basa en las manifestaciones que de este trabajador recoge el Inspector en su Acta: “intentaron pararlo o descarrilarlo metiendo una barra de hierro entre las ruedas o una madera pero que no lo consiguieron”.

2. En 1986 fue nombrado Magistrado de la Audiencia Nacional, cargo que desempeñó hasta 1996, especializado en Derecho penal, y, en particular, desarrolla su práctica en el ámbito de los delitos socio-económicos (*white collar crimes*), y otros ilícitos penales como defraudaciones, falsificaciones, alzamiento de bienes, fraude fiscal o apropiación indebida. Tiene mucha experiencia como magistrado de la Audiencia Nacional (narcos gallegos, ETA, Filesa, Banco Santander, Terra Lliure, etc.), pero puede que tuviera de salir “precipitadamente” de la AN, en las vísperas de la llegada del juez Javier Gómez de Liaño. Socio del bufete de URÍA y MENÉNDEZ desde 1996.

3. Es el empleado de la contrata que fue todo el recorrido desde Canillejas hasta Moncloa en la cabina del T4.

y que exista corriente eléctrica en la catenaria. Y debía maniobrase rápidamente, pues el T4 sólo estuvo 1 minuto y 56 segundos, sin conductor y antes de que se cortase la corriente.

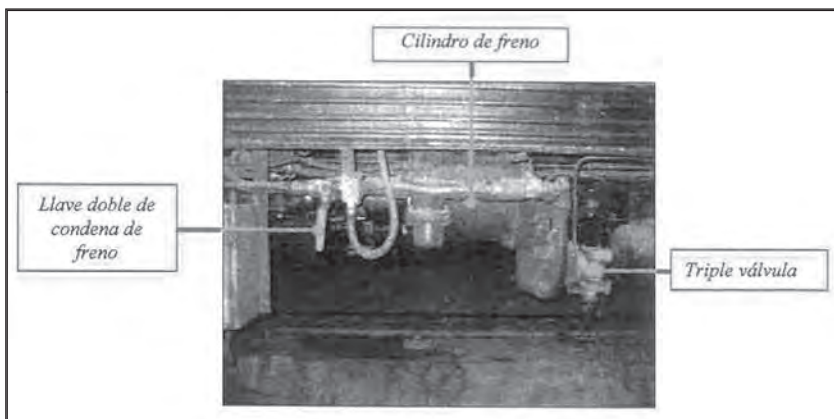
Es difícil que ninguno de los trabajadores no viese a alguien dentro de la cabina del T4 actuando en los mandos (poniendo en servicio el tren, subiendo el pantógrafo, quitando la contramarcha, bajando el pantógrafo, dejando fuera de servicio el tren) en esos escasos 2 minutos. Asimismo, el conductor en ese tiempo ha de bajar de la cabina, recorrer los más de diez metros de longitud del vehículo, subir al andén; y mientras, no debe ver cómo se encienden las luces y faros del tren, ni escuchar el ruido de subida del pantógrafo, ni de la puesta en marcha de los compresores.

También tuvo que vaciarse toda la presión del freno mecánico (lo que provoca un ruido muy elevado) y, desde dentro de la cabina, quitar el trinquete del freno mecánico para desactivarlo.

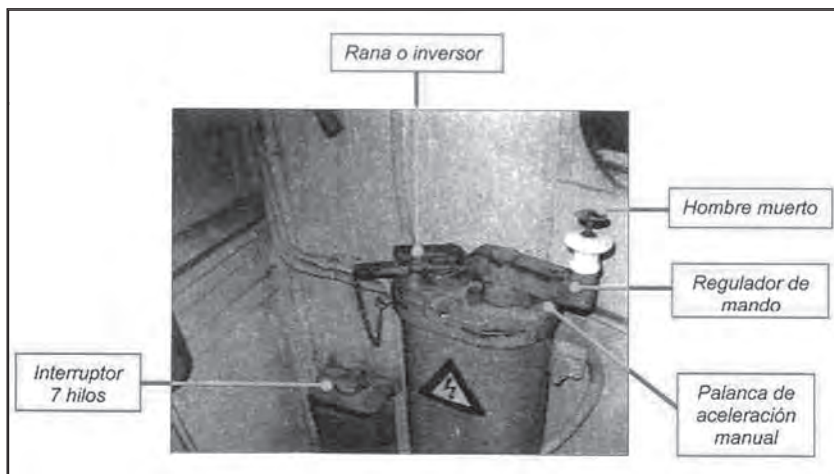
Las declaraciones realizadas por Marcio Andrés (ante el Inspector de Trabajo y el Técnico de Prevención de la Comunidad, y en el mismo juicio) remarcando que el conductor para estacionar el T4 activó el freno neumático y mecánico. No es lógico hacer estas manifestaciones si él u otro miembro de la contrata hubiesen manipulado los mandos de frenado del tren, pues estarían señalándose a sí mismos como culpables al defender de manera tan rotunda al conductor. Parecen, más bien, las manifestaciones de una persona que no tiene nada que ocultar.

Es difícil creer que todos los trabajadores de las cuatro contratas diferentes se pongan de acuerdo para manipular un tren y después ocultar esos hechos, teniendo en cuenta las terribles consecuencias. Es más razonable pensar que, si así hubiese ocurrido, alguno tuviese remordimientos y contase lo sucedido.

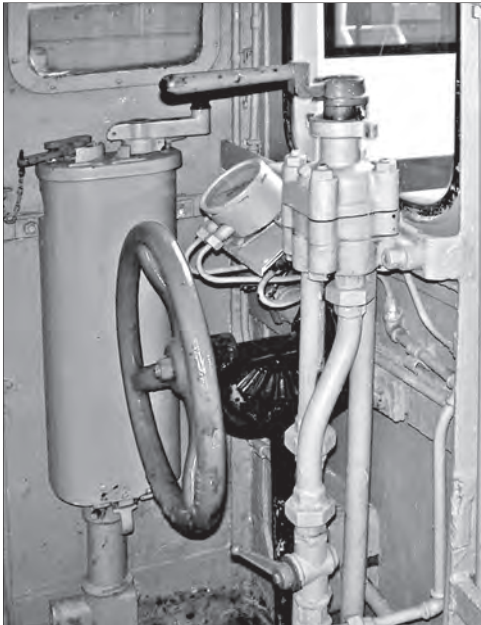
Además, la posibilidad de una manipulación indebida pone en evidencia la falta de prevención de riesgos por parte de Metro de Madrid, pues debería haber asignado recursos (al menos, una persona) para vigilar y coordinar las actividades e impedir esa actuación por otras personas.



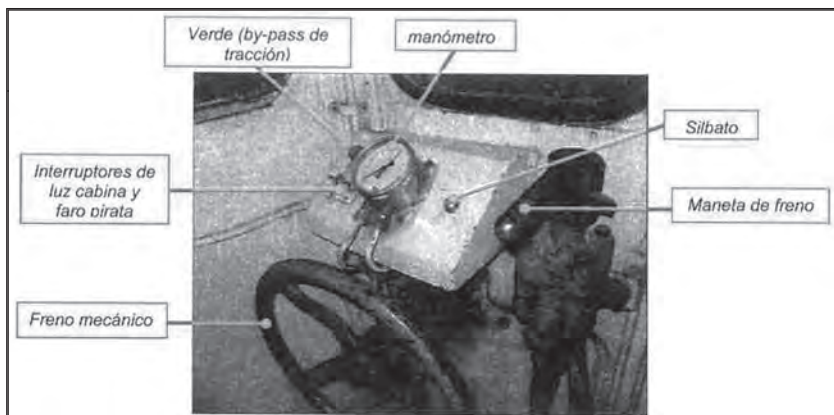
Elementos situados en el exterior (bajos de la caja) de un Vehículo Auxiliar



Mandos de conducción de un Vehículo Auxiliar



Mandos de
conducción de un
Vehículo Auxiliar



Mandos de conducción de un Vehículo Auxiliar

Los incalificables “errores” de las defensas

No pusieron medios para demostrar o hacer más creíble esta especulación: no aportaron prueba alguna; sólo trataban de demostrar que el tren funcionó y que salió sin frenos desde Moncloa.

Por el contrario, atacaron¹ con fiera a Marcio Andrés, el único testigo presencial de la actuación del conductor, desprestigiando su testimonio, haciendo dudar de él. Por ello, su declaración no sirvió para que el Fiscal exculpase al conductor de una posible imprudencia u olvido.

Las defensas de los imputados han complicado tanto esta teoría conspiratoria, pues se precisa del concurso de muchos, con la realización de bastantes operaciones en el tren (algunas de complejidad profesional) que la han hecho poco creíble, casi imposible, de suceder. No fortalecieron esta teoría con pruebas, más bien la debilitaron, especialmente el Director de Ingeniería (testigo de las defensas), incluso el propio conductor al testificar en el juicio que “cerró la puerta de la cabina tras él y que nadie pudo entrar”.

Muchos de los testigos de las defensas insistieron en la poca experiencia de los conductores “que confunden comportamientos normales con averías”, “que actúan equivocadamente en los mandos”, “que realizan manipulaciones incorrectas”, “que realizan falsas maniobras”. Estas declaraciones dejan en evidencia la profesionalidad del conductor y ponen en cuestión su correcta actuación. Dejaron al conductor como único posible responsable de una irregular actuación. Para las defensas de los directivos², el conductor estaba en un segundo lugar, ya que primero querían demostrar que los directivos sí habían actuado diligentemente.

Las defensas nunca cuestionaron por puros intereses empresariales, la adecuación del T4 al RD 1215/97, ni siquiera en lo referido al riesgo de acceso a la cabina de conducción; incluso el Director de Ingeniería declaró: “... cerrando la llave de la cabina (del T4) ésta queda totalmente

1. Incluido el abogado, de la empresa, que representaba al conductor en el Informe de Conclusiones.

2. Ejemplo. En el Escrito de Defensa de la Jefa de Unidad de Mantenimiento se contempla, también, la posibilidad de una mala actuación del conductor como causa del accidente.

cerrada.”. Todo esto debilitó, aún más, la escasa consistencia del complot de la manipulación del tren.

Durante la instrucción judicial del accidente estas defensas no pidieron al juez, por ejemplo, que: analizase las huellas en los mandos de la cabina, o que se citase a testificar a todos los trabajadores de las contratas que esa madrugada estaban en Moncloa, en las cercanías del T4. No existe una explicación razonable para estas cuestiones o puede que no les interesasen las conclusiones que surgiesen.

Tanto insistían en que el T4 funcionaba perfectamente que sólo dejaron al juez dos posibilidades: hubo manipulación en los sistemas de freno (pero no se demostró, sólo se crearon ligeras dudas) o el conductor tuvo una imprudencia u olvido.

XIV. 2. 2. C. Los Jefes no son responsables

Las defensas de los directivos han pretendido, con los informes y auditorías¹ de gestión realizados por supuestos expertos pagados, demostrar que existe (en sus respectivas Unidades o Gerencia) una estructurada delegación de funciones que hizo imposible que los directivos (los imputados) conocieran las hipotéticas irregularidades o deficiencias que existían. De esta manera desviaban la responsabilidad de las decisiones hacia los puestos intermedios, a varios escalones por debajo.

Parece ser que los jefes sólo lo son para tener sueldos altos, nunca para responder de las deficiencias y errores de los departamentos que están a su cargo; en este aspecto son unos completos irresponsables.

XIV. 2. 2. D. El vehículo T4 era seguro

Sin ninguna vacilación y perfectamente aleccionados, los nueve responsables pertenecientes a Mantenimiento y Material Móvil (Director, Jefa de Unidad imputada, Gerente, Coordinador, Jefe de Área y Maestros) que testificaron insistieron machaconamente en que los cuatro avisos de avería que se dieron del T4, en los dos meses anteriores al accidente, no eran averías.

1. Véase Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Apartado VI. 2. 4. DECLARACIÓN SOBRE RESPONSABILIDADES EN LA UNIDAD DE MANTENIMIENTO DE METRO DE MADRID, S.A.

Según estos testigos, la mala profesionalidad (impericia, incorrecciones, manipulaciones indebidas, etc.) de los conductores provocó dos fallos y, en los otros dos casos, se trató de simples “ajustes y engrases”, normales tras una revisión y cambio de zapatas del vehículo.

Incluso defendían, con sus estudios y/o con declaraciones programáticas sin el menor rigor científico, que el porcentaje de avisos y/o averías era similar al de otros vehículos auxiliares o trenes de viajeros. Pero siempre obviaban una variable esencial como es tener en cuenta el nº de horas de funcionamiento. Los vehículos auxiliares, salvo excepciones (que no es el caso del T4 al tratarse de un vehículo de carga, para transporte de materiales), sólo circulan por la noche, fuera del horario de servicio (Aprox. de 2´30h. hasta 5´30h. normalmente, 3 horas/día) y los de viajeros aproximadamente desde las 5´30h. hasta las 2´30h. (21 horas/día) Dentro de los vehículos auxiliares los hay que salen prácticamente todos los días y los hay que sólo salen noches esporádicas (el T4 fue utilizado en cuatro ocasiones en los veintidós días anteriores al accidente).

Es decir, las defensas realizan una estadística comparativa de averías de manera adulterada y muy burda. No comparan vehículos de similares usos, ni de semejantes tiempos de trabajo, ni respecto de otras explotaciones ferroviarias. Componen una estadística para usar a conveniencia, sin ningún rigor científico.

Las pruebas¹, ante Notario y diferentes “expertos” o profesores, a las que Metro de Madrid sometió al T4 trataron de demostrar que el freno mecánico era más que suficiente, por sí solo, para retener ese vehículo cargado en esa pendiente. Y pretendieron que se llegase a una conclusión inapelable: si el freno mecánico del T4 tras el accidente funcionó correctamente, también lo hizo antes. Claro que, nuevamente, pretenden extender el resultado de las pruebas realizadas desde una cabina distinta² desde donde, aquella noche, se apretó y enclavó el freno mecánico.

1. Véase Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Apartado VI. 2. ESTUDIOS, PRUEBAS E INFORMES ENCARGADOS POR METRO DE MADRID

2. No se pudieron efectuar las pruebas desde la cabina de conducción original porque el freno mecánico estaba inutilizado. Tampoco se pudo probar el freno neumático ya que los destrozos, por el impacto, en las tuberías de este sistema de freno lo hacían imposible. Nunca se llegaría a probar si funcionaba la contramarcha.

En esta línea argumental están otras pruebas (y los consiguientes estudios) que se realizan, también y por supuesto ante Notario (véase Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Apartado VI. 2. ESTUDIOS, PRUEBAS E INFORMES ENCARGADOS POR METRO DE MADRID) con el T1. Al ser un vehículo un vehículo similar pretendían que fuesen automáticamente admitidos sus resultados.

Pero ni la empresa confiaba en la seguridad de estos vehículos. Prueba de ello es que la empresa propuso, y así se recoge en el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*, que “De manera inmediata, a partir del día 30 de mayo próximo, para la realización de cualquier servicio, los vehículos clásicos tipo T (tractor) saldrán a línea arropados¹ entre dos unidades de tipo VR (vehículo remolcador), que es un material tipo 500”.

Además, Metro de Madrid no estaba seguro de la fiabilidad de estos vehículos clásicos, motivo por el que aceptó incluir, en el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*:

- “Una paulatina y progresiva retirada² de la circulación del material tipo clásico, que actualmente se utiliza para la realización de servicios especiales o auxiliares en horario nocturno”.
- “Para los servicios especiales que impliquen el estacionamiento o inmovilización permanente en la vía, en horario nocturno, de un material tipo clásico en un mismo lugar, tajo o zona de trabajo se asignarán dos conductores, de tal forma que siempre permanezca un conductor a bordo del citado tren, salvo casos excepcionales en que deba abandonar el mismo por razones de su seguridad personal”.

1. Arrope. Colocar dos trenes en los extremos de otro (averiado), para su traslado.

2. En la Memoria Anual de Metro de Madrid de 2007 se contempla, de esta manera tan genérica: “En el ejercicio 2007 se ha contratado la adquisición de 36 nuevos vehículos auxiliares, 18 dresinas y 18 vagones, con el fin de ir sustituyendo en los

XIV. 3. DECLARACIONES ANTE EL JUEZ

Se desarrollan durante los siete¹ días primeros del juicio. Todos (imputados, testigos y peritos) antes de declarar han de prestar juramento o promesa de decir la verdad. Si habían prestado declaración ante el Juez Instructor, se les pregunta si se ratifican en aquellas declaraciones. De haber suscrito algún Informe o Acta, se les requiere que digan si se reafirman en él/ella.

Todos juraron o prometieron y, en su caso, se ratificaron en sus previas declaraciones judiciales y en los informes o actas suscritos. Lo cual no impidió que varios de ellos durante la sesión desmintieran parte o casi todo de lo dicho o escrito ante el Juez Instructor. También hubo varios casos de testimonios de peritos o testigos, propuestos por las defensas, que contradijeron los de otros propuestos por otras defensas.

XIV. 3. 1. LOS IMPUTADOS

Todos los imputados hacen un manifiesto corporativista, para defender su parcela de trabajo, dicen haber hecho las cosas bien sin admitir ningún tipo de fallo. Una de las garantías que la Ley les concede es eximirles de la obligación de decir la verdad.

El Conductor

Sorprendió la vehemencia con la cual el conductor remarcó que sabía perfectamente² conducir y frenar el T4 y consideraba que no necesitaba más formación profesional. No estimó preciso que existiera una señal que indique que está correctamente frenado reumáticamente y/o mecánicamente y no accede a la cabina otro diferente a él pues cierra la puerta.

La Jefa de la Unidad de Mantenimiento

Resalta que, a pesar de ser la máxima responsable de la Unidad, sus funciones son gerenciales, de gestión; no son conocer las averías. Los conductores no son especialistas y, por falta de experiencia, confunden

1. Los días 13, 14, 15, 16, 17, 20 y 21 de abril.

2. Reconoce que era la primera vez, en cinco años, que conducía un vehículo “clásico”. Por el contrario, la primera vez (y varias veces posteriores) que condujo un tren de viajeros lo hizo acompañado de otro conductor.

comportamientos normales con averías, equivocan el sistema de freno neumático con el mecánico.

El Jefe de la Unidad de Ingeniería

Manifiesta que se limitó a buscar la mejor empresa para la adecuación de los vehículos al RD 1215/97. El sólo propuso, fue el Consejo de Dirección de Metro quien decide encargar el trabajo a Eurocontrol. Y una vez acabado el proceso de adecuación su departamento no “se preocupa” más del asunto. Es absolutamente imposible que un tren se ponga en marcha involuntariamente.

El Jefe de la Unidad de Prevención y Salud Laboral

Se hizo el ignorante a muchas preguntas que le comprometían: “no lo se, no lo recuerdo, me enteré después del accidente, etc.” fueron respuestas utilizadas. Afirmó¹ que su departamento no investigó el accidente.

El Gerente de Formación Profesional

Insiste en que el conductor estaba perfectamente capacitado, que le fue entregada la documentación necesaria (Manuales de Conducción, Normas de seguridad, circulares², etc.).

El técnico de Eurocontrol

Declaró el último, para afirmar que el T4 estaba perfectamente verificado y con la homologación correspondiente al RD 1215/97. Considera que cerrar con llave la cabina de conducción logra la función de evitar que una persona no autorizada actúe en los mecanismos de control, la cerradura evita ese riesgo de accionamiento.

XIV. 3. 2. LOS TESTIGOS

En estos nueve días de juicio han prestado declaración veinticinco testigos.

1. Su subordinado, el Gerente de Prevención Laboral, declararía al día siguiente que sí que investigaron el accidente.

2. Incluida la circular 21/90 de Movimiento “Estacionamiento de material clásico” que establece que en caso de estacionamiento en pendiente debe actuarse en todos los frenos mecánicos.

Los primeros fueron los compañeros del equipo de trabajo de Línea Aérea, de Juanjo y Miguel, que sobrevivieron. Pudimos conocer los últimos minutos antes del drama: estaban cargado las herramientas y material en la dresina. El Contramaestre desde el andén vio cómo entraba el T4 y sólo le dio tiempo a decirles a los compañeros: “chicos, agacharos”. Y después sólo una tremenda colisión.

Diecinueve de los testigos fueron propuestos por las defensas de los imputados. Diez¹ relacionados con la Dirección de Ingeniería, cuatro² de Formación Profesional, cuatro³ de la Unidad Operativa y uno⁴ de Prevención Laboral.

Estos diecinueve testigos, todos sin excepción, trataron de exculpar a los directivos y sostuvieron, sin complejo alguno, las líneas argumentales de Metro de Madrid. Algunos no tuvieron reparo alguno en desprestigiar injustamente a los conductores con tal de colaborar para que sus superiores quedasen impunes. Varios de ellos adornaron de manera empalagosa sus respuestas, ensalzando en ellas las supuestas bondades y/o maravillas del sistema de mantenimiento de los trenes.

En determinados momentos resultó vergonzoso escuchar a la práctica totalidad de estos testigos cómo trataron de ocultar la verdad, de tapar las deficiencias existentes en seguridad, de trasladar a otros sus responsabilidades. Alguno (como el Gerente de Prevención) contradijo la versión de su jefe inmediato. Varios (entre otros el Inspector y el Inspector Jefe del Puesto de Mando) mintieron, cometiendo varias falsedades. Incluso alguno hubo de ser reprendido, por el Juez, por su altanería a la hora de contestar a los abogados de las acusaciones.

1. Director de ingeniería; Gerente, Coordinador y 4 Maestros de Mantenimiento de Ciclo Corto; Jefe de Área de Talleres Centrales, Técnico Agregado Superior de Ingeniería; y un Director de una Consultoría.

2. El anterior Gerente, un Coordinador actual, un Instructor y un antiguo responsable de un Área.

3. El Gerente Adjunto al Gerente de Gestión de Operaciones; del Puesto de Mando: un Inspector, un Inspector Jefe y un Coordinador de Sala.

4. El Gerente de Prevención

El testigo más preguntado fue, sin duda, Marcio Andrés¹. Por parte de algunas defensas, incluso, se llegó a insinuar que fue él quien, en ausencia del conductor, manipuló los sistemas de freno del T4.

También prestaron testimonio los dos compañeros de los trabajadores fallecidos, la Coordinadora (entonces) de los Delegados de Prevención y uno de los dos policías judiciales que intervinieron esa noche.

XIV. 3. 3. LOS PERITOS

Durante tres días² prestaron testimonio once peritos. En primer lugar declararon los propuestos por las acusaciones.

XIV. 3. 3. A. LOS PERITOS DE LAS ACUSACIONES

El Inspector de Trabajo.

Testificó el día 17 de abril y durante gran parte de su declaración se mantuvo cabizbajo, muy diferente a la actitud segura y combativa que demostró en sus declaraciones ante el Juez Instructor en enero de 2007. A pesar de que se ratificara en su Acta y manifestaciones anteriores, su testimonio estuvo regado de silencios y de falta de contundencia.

Fue atacado duramente por las defensas, en especial por la del Jefe de la Unidad de Ingeniería y por la del Jefe de Unidad de Prevención Laboral. Pero aún así sostuvo la mayoría de las conclusiones de su Acta y rechazó la idea (de las defensas) de una manipulación del T4 por otras personas.

Para él hay un hecho incontrovertible: “el equipo de trabajo no quedó detenido, porque no funcionó el sistema que lo tenía que haber hecho”.

Los Peritos Judiciales

Citados para el 17 de abril, sólo acuden dos de los tres designados por el Juez Instructor y cambian radical y sospechosamente las

1. El trabajador de la contrata que acompañó al conductor, en la cabina del T4, desde el depósito de Canillejas hasta la estación de Moncloa.

2. Los días 17, 20 y 21 de abril

conclusiones¹ de su Informe y de su declaración ante el Juez Instructor. Se desdican de varias de sus recomendaciones²; ahora las consideran contraproducentes, muy perjudiciales.

Incluso se atreven a decir, sin prueba o evidencia científica alguna (como ellos mismos reconocen), que: “como en las zonas de obras se producen escapes,... como las barras sirven para mover los trenes (aunque no hay certeza de que hubiera),... el tren se “escapa” sin frenos,... alguien quita los frenos”.

Disculpan que en el Puesto de Mando no estuvieran pendientes de las pantallas de control de la circulación y que no estuviese evaluado el riesgo de escape de un tren. Y ahora, discrepan entre sí, sobre si el T4 estaba correctamente adecuado al RD 1215/97.

En el juicio no estábamos preparados para este imprevisto: que los peritos judiciales cambiasen radicalmente su informe³ y declaración. No podíamos imaginarnos una traición tan deleznable. Su declaración resulta muy sorprendente, y se convierte para las defensas en el pilar donde sustentar sus planteamientos. Las sospechas de un soborno no son descartables.

El Técnico Superior de Prevención del IRSS

Este técnico del Instituto Regional de Seguridad y Salud testifica el 20 de abril. En algunos momentos se muestra dubitativo. Además, al igual que los

1. Resumen de algunas de las conclusiones que en el juicio desmienten: Se ha demostrado la falta de garantía de eficacia de los sistemas de accionamiento del freno de estacionamiento. Se han identificado varios riesgos en las circunstancias del accidente. De la propia construcción del tren se deriva un riesgo en el sistema de frenado neumático. Metro no prevé en sus instalaciones la detección de escape de material móvil. El volante que ejecuta el accionamiento del freno mecánico (desplazando el émbolo) no tiene comprobación de “freno puesto”. Existe por tanto un riesgo de que, para una carga y una pendiente como las que se daban en la situación analizada, el sistema de freno (neumático, mecánico y eléctrico) no sea capaz de retener el vehículo a partir de varios minutos después de quedar correctamente estacionado; a esto debe atribuirse el accidente.

2. Recomendaciones que en el juicio desaprueban: Colocar calces inmovilizadores para las ruedas de los trenes cuando se estacionan, poner las diagonales al desvío para proteger la zona de trabajo, establecer una señal que indique que el freno neumático y/o mecánico está activado, disponer de operativas para descarrilar vehículos que circulen sin control, etc.

3. Véase Capítulo III. LOS INFORMES PERICIALES, Apartado III. 1. EL INFORME DE LOS INGENIEROS DESIGNADOS A REQUERIMIENTO DEL JUEZ.

peritos judiciales, rechaza ahora determinadas medidas de seguridad (calces para ruedas, diagonales para proteger las zonas de trabajo, etc.) que él reclamaba.

Pero se muestra categórico y seguro en otros aspectos bastante relevantes, como que: El riesgo de escape de un tren debía estar evaluado. Si los trabajadores de la contrata hubieran dispuesto de un walkie podría haberse avisado a los trabajadores de la dresina. El T4 provoca riesgo pues los nuevos trenes (en comparación con los antiguos) incorporan más condiciones de seguridad. Se “escapa” el T4; por lo que, para este perito, se produjo una situación que debería haberse previsto, por tanto, no se cumple el RD 1215/97.

XIV. 3. 3. B. LOS PERITOS DE LAS DEFENSAS

Sólo prestarán declaración siete peritos, porque las defensas renuncian a que presten testimonio otros siete, aunque todos sus informes formarán parte del Sumario.

Según las defensas, los motivos de estas sorpresivas renunciadas son: porque los hechos están muy claros y si prestaran declaración se correría el riesgo de “deslumbrar” y dificultar la clara visión de lo sucedido. En nuestra opinión, las defensas se estaban dando cuenta que los peritos no eran capaces de sostener (en la mayoría de los casos) con seguridad ante el juez las conclusiones (en muchos casos erróneas, en otros maliciosas) de sus informes, y estos hechos podrían perjudicar a los imputados. Preferían que esos informes estuviesen incluidos en el Sumario y no pudiesen ser cuestionados si testificaban sus autores.

Comisión Técnica de Metro de Madrid

Esta comisión estaba compuesta por cuatro técnicos, que declaran conjuntamente el 20 de abril y defienden, como más probable, que alguien manipuló el tren cuando estaba estacionado. Parten de la idea de que estaban activados el freno mecánico, el freno neumático y la Contramarcha¹. No obstante, hay evidencias que demuestran que no estaba activado el freno mecánico cuando se produce el escape.

1. Reconocen que: la Contramarcha sólo se puede quitar con corriente en la catenaria y con el tren en servicio, que con ella activada el T4 se habría desplazado a muy poca velocidad (mínima) y jamás habría pasado (el T4) de la estación de Argüelles; por ello, “entendemos que no estaba aplicada”.

La objetividad de los resultados de esta Comisión está, a nuestro juicio en entredicho, pues uno de sus miembros era el imputado Jefe de Unidad de Ingeniería y otro fue citado a testificar como imputado por el Juez Instructor.

Un “experto”¹ en frenos

Su declaración, el 20 de abril, resultó hasta graciosa por su tono de superioridad y autocomplacencia. No obstante, algunas² de sus conclusiones dejaron en evidencia a las defensas. Su testimonio queda en entredicho pues, a pesar de vanagloriarse de ser el 2º mejor experto del mundo en frenos de trenes, no conoce cómo activar y/o desactivar la contramarcha, ni sabe si el freno mecánico de un tren serie 5.000 es igual que el de un vehículo clásico.

Y concluye: por los tiempos en los que se desplazó en el “escape” el T4, no estaba activada la Contramarcha, y que sólo con ésta el T4 se habría desplazado a una velocidad muy baja, pudiéndose caminar a su lado.

Un representante de la empresa SGS

SGS es una empresa que se dedica a inspeccionar reglamentaciones, como el RD 1215/97. Con una inusitada prepotencia y pedantería, su representante, se dirige a todos, tratando de sentar cátedra sobre la aplicación de este RD, su alcance, etc.

Un profesor³ de la Universidad Carlos III de Madrid

Afirma que según sus cálculos y por la prueba realizada (en mayo de 2008) al freno mecánico del vehículo T4 siniestrado, para medir la fuerza de resistencia de este freno, se demuestra que: desde la cabina no inutilizada, la fuerza es, al menos, tres veces más de la necesaria para retener ese vehículo con esa carga y en esa pendiente.

1. Véase el Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Apartado VI. 2. 3. INFORME REALIZADO POR UN “EXPERTO” EN FRENOS

2. La duración, sin corriente en la catenaria, de la efectividad del freno neumático es de 5 a 20 minutos.

3. Véase el Capítulo VI. LA ACTUACIÓN DE METRO DE MADRID. Apartado VI. 2. 6. INFORME DEL ESFUERZO DE FRENADO REQUERIDO PARA LA RETENCIÓN DE UN VEHÍCULO: APLICACIÓN AL VEHÍCULO T4.

XIV. 4. INFORMES DE CONCLUSIONES

La exposición de estos informes, en la Sala, cierra la fase de las declaraciones (de imputados, testigos y peritos) indicadas anteriormente. En dichos informes cada una de las partes enumera y analiza los hechos, las pruebas practicadas, propias y contrarias, así como el mantenimiento o no de sus pretensiones.

A continuación y brevemente, exponemos un resumen de las principales conclusiones de cada uno de los letrados, tal y como las presentaron los días 22 y 23 de abril de 2009.

XIV. 4. 1. EL FISCAL

El Ministerio Público retira su acusación contra la Jefa de Unidad de Mantenimiento, sólo mantiene la acusación contra el conductor y eleva las cantidades indemnizatorias¹ para la viuda e hijas de Juan José Cañedo.

El fiscal considera que hubo una imprudencia del conductor (no fue accionado el freno mecánico). Puesto que cerró la puerta de la cabina y sólo se puede quitar el freno mecánico desde dentro de ella. La fiscalía descarta el fallo del tren, ya que no puede dudar de la opinión (por todos los peritos) de que no lo hubo: no se ha probado la manipulación del tren por “otros” en ausencia del conductor y duda del testimonio del trabajador portugués que acompañaba al conductor.

Para no mantener la acusación contra la Jefa de Unidad se escuda en que se ha demostrado que las averías no existieron. También intenta justificar por qué desde la Fiscalía no se presentó, en su momento (durante la instrucción del sumario) acusaciones contra los otros directivos imputados; y lo hace diciendo que en el Acta del Inspector de Trabajo no se contemplan infracciones relacionadas con: falta de formación, no adecuación al RD, o falta de medidas de prevención.

Este informe de conclusiones es un resumen de la actitud mantenida por el fiscal durante todo el juicio: su corporativismo al respaldar la inactividad de la fiscal que le precedió en el proceso de instrucción,

1. Por un importe de 136.288'76 € para Margarita y 56.786'49 € para cada una de las dos hijas.

el no querer analizar en profundidad las carencias y deficiencias, y su conformismo y simplificación de lo sucedido acusando al conductor.

XIV. 4. 2. CONCLUSIONES DE LAS ACUSACIONES

XIV. 4. 2. A. Acusación Particular¹ (Margarita Llofriu, esposa y viuda de Juan José Cañedo)

Mantiene sus acusaciones contra los cuatro directivos de Metro, el técnico de Eurocontrol y el conductor. Porque hay un hecho incuestionable: tres trabajadores estaban trabajando en una dresina en Puerta del Ángel cuando un tren aparece y les arrolla, matando a dos de ellos.

Inicia su exposición con un sencillo y emotivo recuerdo a la memoria de Juan José Cañedo y su viuda Margarita, por su entereza y su deseo de saber qué ocurrió y no para conseguir una situación de desahogo económico.

Para esta acusación el Jefe de Unidad de Prevención Laboral es el mayor responsable: no puso en marcha medidas de seguridad² que hubieran evitado este suceso, no realizó (a diferencia de otras explotaciones ferroviarias) la previsión de un “escape” de un vehículo, se carecía de un Plan coordinado de Prevención con las cuatro contratas (FCC, CPA, etc.) que trabajaban en Moncloa. Hay un incumplimiento reiterado de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, del que dicho directivo es responsable principal.

Con relación al T4, mantiene que tenía un número exagerado de averías (desproporcionadamente superior a la de cualquier otro tren) y no contaba con las garantías de seguridad de los trenes de viajeros.

Respecto a la Formación (a pesar de lo que afirma el propio conductor): era insuficiente, pues nunca antes el conductor había conducido el T4 y en cinco años ni había conducido un vehículo auxiliar ni había recibido un curso de reciclaje. Además, se modificó el Manual de Normas de Conducción en 2003 (en lo referido a vehículos auxiliares) y el Gerente de Formación no estableció un plan de formación para los trabajadores que estaban anteriormente habilitados para estos vehículos.

1. Ejercida por el abogado José Gabriel Antón Fernández

2. Que años antes, 1997, habían sido propuestas por la Representación de los Trabajadores (walkie para los trabajadores que están en la vía, retirada de vehículos clásicos) o requeridas por la Inspección de Trabajo.

Acusa al Jefe de Unidad de Ingeniería porque encargó el trabajo de adecuación del T4 (al RD 1215/97) a una empresa externa, pero no supervisó ese trabajo, que tiene deficiencias graves que inciden en la seguridad (ejs. La cerradura de la cabina del T4 es sencilla, fácilmente violable, los sistemas de freno no son seguros, etc.).

Mantiene la acusación del conductor por lo que éste declaró ante el Juez Instructor (y en su escrito de defensa), ya que dice que cuando estacionó el tren le puso el freno neumático, el mecánico y la contramarcha, dejó el T4 fuera de servicio y se cortó corriente en la catenaria. Pero en informes realizados por Metro se demuestra que sólo con la contramarcha el tren habría avanzado a “paso de hombre” quedándose detenido en Argüelles a los 12 minutos. Sin embargo, el T4 circuló a una media de 83 km./h. y tardó 2 minutos 12 segundos en recorrer Moncloa-Pta. del Ángel.

Era importante que en la sentencia judicial se recogiese la falta de medidas de seguridad como causas del accidente para evitar que los incrementos a las pensiones de viudedad y de orfandad (asignados¹ por la Dirección Provincial del INSS a los familiares de los fallecidos) “peligrasen”. Porque pudiese ser aportada la sentencia, por la empresa en su recurso contra el INSS, para evitar pagar esas cantidades



José Gabriel Antón, el abogado de Marga

1. Véase Capítulo XIII. LA BATALLA POR EL RECONOCIMIENTO DE UN INCREMENTO EN LAS PENSIONES.

XIV. 4. 2. B. Acusación Popular (CC.OO.)

Mantiene sus acusaciones contra el Jefe de Unidad de Ingeniería, el Gerente de Formación, el Jefe de Unidad de Prevención y el Técnico de Eurocontrol. Suscribe prácticamente en su totalidad los argumentos de la Acusación Particular y recrimina al Fiscal que responsabilice únicamente al conductor del accidente.

Para esta acusación no se ha realizado la preceptiva evaluación del riesgo de un “escape” de un tren, y esto es un defecto gravísimo. Considera que el conductor no realizó prácticas (en 2001) en el T4, ni en condiciones (noche, cargado el tren, etc.) de uso como las de la noche del accidente, que el T4 se averiaba con frecuencia. Faltaban medios (walkies) para que se comunicasen desde la vía incidencias que se podían producir. Concluye su argumentación, afirmando que las muertes se producen por falta de medidas de seguridad y porque Metro de Madrid no actuó con diligencia.

XIV. 4. 3. LAS DEFENSAS

Entre las defensas muchas de sus conclusiones son semejantes, y se complementan: Pretenden que no sean tenidas en consideración las cuestiones (irregularidades, deficiencias y carencias de seguridad, falta de medidas de prevención, etc.) que se han puesto de manifiesto a lo largo del juicio y que no consten en los escritos de acusación. Reiteran que los imputados no tienen relación alguna con los hechos que se producen. Que no hay ninguna conducta penable. Si no hay infracción administrativa no la puede haber penal. Repiten que no se conoce con seguridad qué ocurrió, que no hay causa definida del accidente que pueda ser atribuida a persona concreta. No ha habido prueba de cargo que haya desvirtuado la presunción de inocencia. Importunan diciendo que las acusaciones formuladas no tienen fundamento. Que sólo se ha probado el daño, no el hecho que lo causa y (por supuesto) ni la relación causal.

Abogado del Conductor del T4

Se muestra desconcertado, pues esperaba y confiaba en que el Fiscal también retirase su acusación contra el conductor.

Este abogado considera que está acreditado que el conductor puso el freno mecánico. Se sorprende que se dude (por el Fiscal) del testimonio del trabajador de la contrata que lo acompañaba y, a continuación, expone que la única alternativa es que alguien (llega a decir que fue Marcio Andrés) subió a la cabina y “probare” los frenos, y que “de manera fortuita tropezase con el trinquete del freno mecánico”.

Finalmente, solicita la absolución del conductor. Pero en el caso que se acredite que ha cometido alguna imprudencia solicita que no sea acumulativa, sino en concurso¹, con atenuante, sin responsabilidad civil.

Abogado de la Jefa de Unidad de Mantenimiento

Para este abogado, los frenos son siempre y absolutamente seguros, el mantenimiento fue correcto, los avisos de averías se demostraron irreales. Afirma que las acusaciones carecen de pruebas, es “virtual” y

1. Concurso de leyes penales. Se da cuando a una y misma acción son aplicables dos o más preceptos penales que se excluyen recíprocamente.

que esta jefa no era la responsable del tren, pues hay siete niveles de mando por debajo de ella. Pide la absolución.

Es revelador el Escrito de Defensa de esta Jefa de Unidad de Mantenimiento. Recogemos un párrafo muy significativo: “Todo ello indicaría que el freno de estacionamiento y el de inversión habían sido manipulados y quitados por terceras personas o no habían sido adecuadamente accionados y ésta podría haber sido la causa del desplazamiento del vehículo desde la pendiente donde se estacionó.”

En definitiva, para esta jefa la responsabilidad es del conductor o fue una manipulación de personas ajenas a Metro (sin identificar).

Abogado del Jefe de Unidad de Ingeniería

Según este abogado: “Hay que poner limite a esas acusaciones que ponen en el banquillo, porque sufren (los acusados) sin saber de qué se le acusa”. Y añade, casi literalmente: Se nos acusa a las defensas de alimentar la “teoría de la conspiración” cuando sólo queremos “arrojar” luz a lo sucedido. Hay que fijarse en los hechos ocurridos y no dejar volar la imaginación.

Para esta defensa no existe el riesgo “0”. Este accidente es un desgraciado caso donde no se podía haber exigido más diligencia y se han hecho todos los esfuerzos reparadores posibles, pero no se han aceptado.

Concluye refiriéndose al artículo 318¹ del Código Penal, que establece que no puede haber “Responsabilidad² objetiva”.

Pide la absolución y un esfuerzo al juez para que, además, refleje en la sentencia que su defendido siempre actuó con diligencia, pues su sufrimiento (por haber sido imputado, por tener que estar en el juicio, etc.) ha de acabar.

Abogado del Jefe de Unidad de Prevención

Este abogado reitera que siguen sin conocerse las causas del accidente

1. Cuando los hechos previstos en los artículos de este título se atribuyeran a personas jurídicas, se impondrá la pena señalada a los administradores o encargados del servicio que hayan sido responsables de los mismos y a quienes, conociéndolos y pudiendo remediarlo, no hubieran adoptado medidas para ello.

2. Responsabilidad objetiva. Idea que se basa en el resultado delictivo y que obedece a la regla de que el que ejecutaba un hecho ilícito respondía de todas sus consecuencias, incluso de las no queridas o previstas, aún cuando se produjeran por un puro caso fortuito.

y que los escritos de acusación se basan en el Acta del Inspector de Trabajo, en el Informe del Técnico de Prevención de la Comunidad y en el de los Peritos Judiciales, que se han desdicho en el acto del juicio.

Mantiene que las omisiones de medidas de prevención atribuidas a su defendido no se concretan; y los fallos y deficiencias que se han dicho no existen. Afirma que al Jefe de la Unidad de Prevención se le atribuye una responsabilidad sin pruebas y que al no haber infracción administrativa no la puede haber penal. Pide la absolución con todos los pronunciamientos favorables.

Sin embargo, reconoce que el riesgo de escape sí está contemplado en otras explotaciones ferroviarias y Metros de España, pero confunde varios hechos: dice que el conductor de dresina estaba en ella, pero en realidad (y para su fortuna) estaba en el andén cuando el T4 arrolla la dresina; dice que el accidente ocurrido el 26/8/2008 se produjo en Línea 4 por la rotura de un barrón al remolcar una esmeriladora, cuando ese fue el sucedido el 9/8/2008, ya que el del 28/8 ocurre en Línea 6; etc.

Abogado del Gerente de Formación

Según este abogado, consta que se le dio formación al conductor (que ha reconocido saber actuar perfectamente en el tren) del T4, pero no se actualizó porque desde la Gerencia de Operaciones no se solicitó. Es decir, implícitamente significa un reconocimiento de carencia de formación de la que responsabiliza a otro departamento de la empresa.

Para él, sólo hay indicios de lo que pudo haber pasado antes del “escape”, pero no se sabe qué pasó: si los peritos no dicen la causa no lo puede hacer el juez. En consecuencia, como hay alternativas sobre lo que pudo haber ocurrido y por ello hay que absolver. Pide la absolución con todos los pronunciamientos favorables.

Abogado de Eurocontrol

Para este letrado, que defiende a su Técnico (imputado) y a su empresa (responsable civil subsidiario), las acusaciones realizan una acusación “virtual” con el único afán de buscar un culpable y se basan en opiniones e hipótesis, pues todos los peritos, salvo uno, dicen que el técnico realizó un trabajo de adecuación correcto y diligente. Añade que como no se sabe si el accidente se debió a un fallo mecánico o

humano, tampoco se puede saber si la adecuación al RD 1215/97 que se realizó estaba bien o no. Afirma que el riesgo de “escape” de un tren es inapreciable. Pide la completa absolución.

Es muy llamativo este párrafo de su Escrito de Defensa de Eurocontrol: “... pues la causa del mismo se debió bien a un fallo del sistema de frenado de la maquinaria, (cuestión descartada por todos los informes emitidos al efecto), o bien por imprudencia de los conductores de la maquinaria T4. No se ha concretado ni la causa que motivó el accidente, ni si pudo haber un fallo humano en la estabilización del vagón, ni fallo en el sistema de frenado.”

Abogado de Metro de Madrid.

Se trata de otro abogado de la empresa para defenderla por su responsabilidad civil. Para esta defensa, las acusaciones pretenden hacer una causa general contra Metro. Mantiene que no hay una causa definida del accidente que se pueda atribuir a una persona en concreto, y si hay dudas se debe beneficiar al acusado. Pide la absolución con todos los pronunciamientos favorables.

Abogada de Zurich

Defensa de esta aseguradora, con la que tiene Metro de Madrid, S.A. asegurada la responsabilidad civil. En la primera y única vez que interviene (con una exposición superior a una frase) en los nueve días del juicio. Centra su exposición en un debate sobre el precio que, a su juicio¹, corresponde por la vida de un trabajador.

Pide que se desestimen todas la peticiones de indemnización; y aclara que el límite máximo de su aseguradora es de 150.000€. Pide la absolución.

Abogado de Lloyd's

Responsable Civil Subsidiario. Aseguradora de Eurocontrol. Con una intervención arrogante y socarrona, concluye que sólo se ha probado el daño, pero no el hecho que lo causa, ni la relación causal; cifra la indemnización total en 177.155 €. Pide que se desestimen todas las peticiones de indemnización y la exoneración de Eurocontrol y de su aseguradora.

1. No puede superar 194.838'44 € (para la viuda 96.614'12 € y para cada una de las dos hijas 40.255'89 €)

XIV. 5. ABOGADOS Y DEFENSORES

Es preciso hacer una clara diferenciación entre los abogados de las acusaciones y el resto de letrados que participaron en el juicio.

Acusación Popular de CC.OO.

Casi siempre estuvieron dos abogados, que desarrollaron una buena labor; aunque en algunos momentos se pudo entrever que no contaban con el asesoramiento o apoyo de su Sección Sindical en Metro, pues desconocían aspectos concretos de la actividad en Metro y de asuntos relacionados con el accidente que se habían abordado en el seno de la empresa y/o el Comité de Seguridad y Salud.

En todo momento mantuvieron una cercanía personal e ideológica con el abogado de Margarita Llofriu y con ella misma. Su colaboración y apoyo fueron importantes y de agradecer.

Abogados de los imputados

La mayoría de ellos (excepto los defensores del conductor, el de Lloyd's y el de Zurich) se mostraron respetuosos hacia los familiares del compañero fallecido, incluso saludándoles y trasladando sus condolencias por el fallecimiento.

También hubo imputados que mostraron un mínimo de educación, dirigiéndose a los familiares y viuda de Juan José Cañedo y mostrándoles sus condolencias. Bien es cierto que, sólo en algunos, este gesto resultaba natural y sentido. Pero los hubo (como el conductor, la Jefa de Unidad de Mantenimiento y el técnico de Eurocontrol) que no tuvieron siquiera esa esencial muestra de consideración y respeto.

En general, todos estos abogados utilizaron, en beneficio de sus defendidos y como muestra de que no hay pruebas contra ellos:

- Las retiradas del procedimiento (en momentos previos al inicio del juicio y sin explicación) de las acusaciones populares de UGT y del SCMM: para asegurar que era una muestra más la falta de indicios de las acusaciones contra sus defendidos.
- Que la Inspección de Trabajo no abriera contra Metro de Madrid actas de infracción (por no adoptar medidas de seguridad como:

calces para ruedas, colocar diagonales al desvío para proteger las zonas de trabajo, etc.).

- Que los familiares de la otra víctima (y el herido) acordasen con Metro una indemnización y suscribiesen un documento donde exculpaban a Metro y sus trabajadores de cualquier responsabilidad sobre el accidente.

Los abogados de los imputados trataron de culpabilizar al Juez Instructor de los males y de la escasa, según ellos, investigación en algunos aspectos que sólo interesan a los acusados (“teoría de la conspiración”). No escatimaron esfuerzos para crear esa ilusión de que otros manipulasen el T4, fantasearon para crear una “cortina de humo” que no dejase ver las numerosas irregularidades que existieron (muchas siguen produciéndose), de las que la única responsable es Metro de Madrid.

Resulta irónico que quienes han ocultado acontecimientos vitales para esclarecer lo sucedido esa madrugada, quienes han falseado la verdad, se quejasen tanto de quien ha pretendido arrojar luz en esta confabulación empresarial para enterrar sus responsabilidades y negligencias en el accidente.

Todos ellos no reconocen ni un error, ni una carencia: para eso les pagan. Vilipendiaron el trabajo y las conclusiones de los Peritos Judiciales... hasta que éstos, el 17 de abril, se retractaron de la mayoría de sus conclusiones. Para ellos, “la mentira es bien pagada”.

Durante todo el proceso, estos abogados, dieron por muy bueno el trabajo realizado por Eurocontrol (que, por ejemplo, determina que está perfectamente cubierto el riesgo de manipulación de los mecanismos del tren porque la cabina tiene cerradura). Pero en sus informes de conclusiones insistieron precisamente en que la cerradura era fácilmente violable.

Acusaron directa (o veladamente) al trabajador de la contrata de manipular el tren en ausencia del conductor y, a la vez, dieron por válido sólo una pequeña parte del testimonio de ese trabajador, únicamente la que convenía a sus defendidos.

Pero es revelador que varias de las defensas (de los directivos) ofrecieron un acuerdo al abogado de Margarita Llofriu, en los primeros días del juicio, para que se “cerrase el caso” con la sola imposición de una sanción penal al conductor. Esta oferta fue rechazada porque no se contemplaba la asunción de responsabilidades de miembros de la Dirección. Este hecho es una muestra más de la escasa consideración que tenía la empresa hacia el trabajador. Aunque en algunos momentos se tenía la sensación que el conductor había asumido un papel de “chivo expiatorio”; hay un elemento de altruismo y autosacrificio en el comportamiento del chivo expiatorio, que impide que ocurra algo peor (ej. deterioro de la “imagen” de Metro de Madrid).

La supuesta negativa de Metro a permitir que el conductor fuese defendido por otro abogado que no fuera suyo era, sin duda, una amenaza poco consistente. La profesionalidad del conductor, al realizar las maniobras de estacionamiento e inmovilización del T4, siempre la habría defendido la empresa aunque no ejerciese la defensa del conductor. Porque: Metro de Madrid en cualquier caso es responsable civil.

También fueron evidentes algunas contradicciones y marrullerías, pues únicamente buscaban: la absolución de sus “patrocinados”, preservar el prestigio laboral de los directivos (supuestamente dañado por estas imputaciones). Cumplieron todos los tópicos que se tiene respecto de los abogados: mintieron, ocultaron hechos relevantes, emplearon argumentos carentes de validez, acusaron sin pruebas, etc. En absoluto pretendieron esclarecer la verdad y/o resolver los fallos.

Hicieron cierto el lema de Adam Smith: “Todo individuo busca sólo su propia seguridad, sólo su ganancia personal”. 1776, *The Wealth of Nations*.

XIV. 6. ASISTENCIA DE TRABAJADORES Y SINDICATOS

Durante las sesiones del juicio fue muy escasa la presencia de trabajadores y de representantes sindicales, esa falta de sensibilidad resultaba indecente. Otra decepción que nos trajo este proceso.

Mientras, los directivos se rodeaban todos los días de más de una docena de otros directivos y mandos intermedios (incluso de algunos trabajadores de sus Unidades); tranquilos, sin la presión de un piquete de trabajadores a la puerta que les recordase que habían muerto dos trabajadores por la negligencia de los responsables empresariales.

De la Sección de Línea Aérea, de entre los compañeros de Juanjo y Miguel Ángel, salvo los dos que acudieron como testigos, no asistió ninguno. Del resto de la empresa, tres o cuatro trabajadores estuvieron en alguna sesión.

No estuvo nadie de CC.OO., ni del Sindicato de Técnicos. Ni siquiera los Delegados de Prevención de CC.OO., UGT o SCMM. Un día, dos horas, asistió un representante del Sindicato de Estaciones (SEMM) y el Secretario General de UGT. Éste permaneció junto a los directivos y ni saludo a los trabajadores o familiares de Juan José Cañedo.

Durante los nueve días del juicio un delegado sindical del SCMM acompañó al conductor, siempre junto a los directivos y representantes de Metro de Madrid, y no se dirigió a los familiares en ningún momento. Por el contrario, su Secretario General la única vez que asistió al juicio se presentó a los familiares mostrándose educado y comprensivo con el dolor de ellos.

Varios representantes del SLMS acudieron para acompañar a su Delegada de Prevención en el momento de su declaración como testigo, e inmediatamente después se marcharon, también sin acercarse a los familiares.

En algún momento todos tendremos que hacer un ejercicio de reflexión, dejar a un lado la vergüenza por lo que no hemos hecho, mostrar empatía con los familiares de los fallecidos y preocuparnos por los accidentes mortales. Debemos hacer “borrón y cuenta nueva”,

reconciliarnos para ser, al menos, tan compañeros como antes del accidente; para evitar que resulte doloroso para los familiares esta espiral de desencuentros. Aprendiendo para que en un futuro no actuemos de manera tan distante y deshumanizada. Pues, si no lo hacemos, nos seguiremos alejando, unos de otros, por no querer vencer la vergüenza de rectificar.

Desde la Sección Sindical de Solidaridad Obrera, antes y durante el proceso judicial, apoyamos sin reservas al abogado y familiares de Juan José Cañedo: analizando los informes y documentos, aportando argumentos para que fuesen utilizados por la acusación, preparando preguntas a realizar a los comparecientes, acompañándoles en todo momento, etc. Hemos estado presentes en todas las sesiones varios representantes de la Sección Sindical, junto con afiliados y simpatizantes. Ha sido, sin duda, una labor intensa y dura; pero plenamente convencidos que era lo que debía hacerse.

XV

LA SENTENCIA

Sentencia Penal

XV. 1. LA SENTENCIA

- **XV. 1. 1. HECHOS PROBADOS**
- **XV. 1. 2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS**
- **XV. 1. 3. FALLO JUDICIAL**

XV. 2. CONSIDERACIONES A LA SENTENCIA

- **XV. 2. 1. EL MEJOR MODO DE HONRAR A LOS MUERTOS ES CON LA VERDAD**
- **XV. 2. 2. UN NUEVO ULTRAJE A LAS VÍCTIMAS**



Sentencia Penal

La sentencia penal es una resolución judicial dictada por un juez o un tribunal que pone fin a una causa penal, que absuelve o condena al acusado (imponiéndole la pena correspondiente).

Respecto de la forma, las sentencias generalmente se componen de tres secciones:

- Encabezamiento o parte expositiva: en el que se señala la fecha y ciudad en que se dicta, las partes intervinientes, sus procuradores y se hacen constar también las peticiones o acciones y las excepciones o defensas presentadas por las partes, junto a antecedentes de hecho en que se fundan.
- Parte considerativa: en la que se expresan los fundamentos de hecho y de derecho, que contienen los argumentos de las partes y los que utiliza el tribunal para resolver el objeto del proceso, en relación con las normas que se consideran aplicables al caso.
- Parte resolutive: en la que se contiene la decisión o fallo de condena o absolución del demandado o acusado.

Por otro lado, la sentencia ha de ser congruente: debe mediar una relación entre la sentencia y la acción penal ejercitada. Es decir: debe resolver acerca de todas las cuestiones que hayan sido objeto de debate en el proceso. Sin embargo, podría realizar una calificación jurídica diversa de la hecha por las partes.

Clasificación de las sentencias: Sentencia condenatoria o estimatoria: cuando el juez o tribunal acoge la pretensión del demandante, es decir, cuando el dictamen del juez es favorable al demandante o acusador. Sentencia absolutoria o desestimatoria: cuando el órgano jurisdiccional da la razón al demandado o acusado. Sentencia firme: aquella contra la que no cabe la interposición de ningún recurso, ordinario o extraordinario, y cuando ambas partes dejan transcurrir el tiempo y no interpone recurso impugnatorio. Sentencia no firme o recurrible: es aquella contra la que se pueden interponer recursos.

XV. 1. LA SENTENCIA

El Magistrado del Juzgado de lo Penal nº 26 de Madrid, Jesús M^a Hernández Moreno, con fecha 12 de mayo de 2009 ha emitido la sentencia 170/2009: absolutoria y no firme. En el Apartado I., ANTECEDENTES, se recogen las Calificaciones Definitivas¹, tanto de las acusaciones como de las defensas. A continuación reproducimos extractos de cada uno de los apartados de la sentencia.

XV. 1. 1. HECHOS PROBADOS

En este Apartado II de la sentencia el Juez expone brevemente la cronología del accidente y concluye que, según él, NO HA QUEDADO ACREDITADO/A:

- La causa por la que el vehículo T4 se desplazó “en caída libre”, sin frenos, desde Moncloa hasta Puerta del Ángel, impactando con la dresina DT2 y matando a dos de los trabajadores.
- Que el informe realizado por la empresa Eurocontrol de adecuación del T4 al RD 1215/97 (que establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización de los equipos de trabajo) no estuviera ajustado a normativa.
- Que el T4 tuviera averías (estima que los numerosos avisos de averías eran falsos o “meras incidencias del uso”).
- Que la puesta de cuñas inmovilizadoras para las ruedas del T4, y/o la colocación de diagonales invertidas para proteger la zona de trabajo, son un medio necesario de seguridad.
- Que se hayan incumplido disposiciones legales: del Estatuto de los Trabajadores y de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en relación con el RD 1215/97.

1. Véase en el Capítulo XIV. EL JUICIO, el Apartado XIV. 4. INFORMES DE CONCLUSIONES

XV. 1. 2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

En este Apartado III, el Juez desarrolla sus argumentaciones, reflejando lo que considera relevante para fundamentar su decisión final (Fallo). Las frases incluidas en los fundamentos jurídicos siguientes son extractos de las conclusiones del juez, la mayoría de las cuales no compartimos como indicamos en algunas de las notas a pié de página.

Primero

El Principio acusatorio establece el derecho del imputado a ser informado de la acusación, conociendo oportunamente los hechos que le son atribuidos. La indeterminación en el Escrito de Conclusiones Provisionales¹ (de Acusaciones) de los hechos punibles puede producir una situación de indefensión al acusado. En el juicio se pueden introducir modificaciones a este Escrito, siempre que se respete la identidad esencial de los hechos.

Segundo

Para el juez en el Escrito de Acusación² de Margarita Llofriú puede haber alguna confusión, pero no se puede calificar de borroso. Pero el Escrito de Acusación de CC.OO., en los que respecta al Técnico de Eurocontrol y al Jefe de Unidad de Ingeniería, es considerado por el juez como borroso y carente de determinación del comportamiento injusto de estos dos imputados.

Tercero

En relación a la acusación por un delito contra los derechos de los trabajadores la jurisprudencia distingue entre dos supuestos de infracción de las normas de prevención de riesgos laborales. En este caso sólo se ha materializado parcialmente el resultado temido para el supuesto que afecten a un número plural de trabajadores seguida de

1. Véase Capítulo IV. INSTRUCCIÓN JUDICIAL DEL ACCIDENTE. Apartado IV. 5. ESCRITOS DE ACUSACIÓN.

2. Entiende que los hechos son constitutivos de: Un delito contra los derechos de los trabajadores (arts. 316, 317 y 318 del Código Penal). Dos delitos de homicidio imprudente (art. 142.1 y 3 del C.P.). Y un delito de lesiones imprudentes (art. 152.1 y 3 del C.P.). Todos los imputados deben responder de todos los delitos, salvo el conductor al que excluye del delito contra los derechos de los trabajadores.

muerte o lesiones de uno solo o de un número menor¹ de los relacionados en la situación de peligro². Conviene examinar primeramente el delito de peligro concreto y después el de lesión.

Cuarto y Quinto

El artículo³ 316 del Código Penal exige el elemento descriptivo valorativo de no facilitar los medios necesarios para que los trabajadores desempeñen su actividad con las medidas de seguridad e higiene adecuadas, y que ponga así en peligro grave su vida, salud o integridad.

Y está conformado como un delito de peligro concreto, donde existe la prueba de que la conducta produjo un peligro grave⁴.



1. El juez recoge un error inexplicable, dice que el Contramaestre de Línea Aérea estaba en la dresina; pero estaba en el andén. Casualmente (¿?) lo mismo que el abogado defensor del Jefe de Unidad de Prevención dijo en una de las sesiones del juicio.

2. El Derecho Penal debe ocuparse no sólo del daño real producido a los bienes jurídicos, sino también a la posibilidad del mismo y, con ello, del peligro como objeto importante de la investigación criminal. Así las características esenciales a tener en cuenta cuando se habla de peligro son: a). La posibilidad o probabilidad de la producción de un resultado. b). El carácter dañoso o lesivo de dicho resultado. El peligro es, por tanto, la mayor o menor probabilidad de un acontecimiento dañoso, la posibilidad más o menos grande de su producción.

3. Véase Capítulo XVIII. ANEXOS, Apartado XVIII. 3. ARTÍCULOS DE LA LGSS, EL CP, EL ETT Y LA LPRL.

4. Riesgo laboral grave es aquél que resulte probable racionalmente que se materialice. Artículo nº 4. 4 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales.

Sexto

En este fundamento jurídico se refieren¹ las fuentes de peligro consideradas por la Acusación Particular. El sistema de frenado del T4 había sufrido determinadas averías (4 importantes en los dos meses anteriores al accidente). En la cabina de conducción no había señal que indicase si estaba o no debidamente accionado el freno mecánico. No estaba previsto la colocación de calces o cuñas y que no existiera una operativa que provocase su descarrilamiento. El conductor del T4 carecía de la suficiente formación (no se actualizó su formación y jamás hizo prácticas con vehículos auxiliares como el T4). Y, por último, la adecuación realizada por Eurocontrol del T4 incumplió requisitos previstos en el RD 1215/97.

Séptimo

Aquí se recoge que el estado de peligro vendría en ser consecuencia de un defectuoso funcionamiento del dispositivo de freno y de parada, complementado por un elemento previo de falta de formación en su caso y un elemento posterior de falta de medidas en caso de fallo del sistema de freno.

Las supuestas averías, estima el juez, son falsas, no son averías², son avisos de averías como causa de un mal manejo del tren o meras regulaciones, que no supusieron un riesgo y estadísticamente se produjeron en un número normal.

Sobre el indicador en cabina (de activación correcta del freno mecánico), el juez valora que es poco viable, escasamente fiable y daría información errónea; el tope del freno no ofrece dudas, es fácilmente identificable.

La formación profesional al conductor fue la idónea. El sistema de frenado (simple y robusto) no falló. Las cuñas para inmovilizar las ruedas pueden

1. Sorprendentemente por el Juez se olvidan numerosas de las importantes fuentes de peligro expuestas por el abogado de Margarita Llofriú. Véase Capítulo XIV. EL JUICIO, Apartado XIV. 2. 1. PRINCIPALES LÍNEAS ARGUMENTALES DE LAS ACUSACIONES.

2. No tiene ninguna lógica pensar que los conductores de maniobras o con turnos de noche (experimentados por ser quienes más frecuentemente conducen estos vehículos), sean malos profesionales y/o se pusieran de acuerdo para desde meses antes comunicar averías inexistentes del T4. Sólo lo podría pensar una persona con escaso razonamiento y/o con una escasa voluntad de averiguar la verdad de los hechos.

provocar un descarrilo, colocar diagonales a contravía¹ no es asumible; ambas medidas son más una fuente de peligro que un aminoramiento.

Por todo lo anteriormente expuesto, el juez afirma que no concurrió el elemento típico del peligro grave².

Octavo

Elemento típico del artículo 316 del Código Penal es que concurra una infracción de normas de prevención de riesgos laborales. Los hechos constatados por el Inspección Trabajo (en el Acta de Infracción³) tienen presunción de certeza, pero no puede trasvasarse sin más al orden penal, donde su valor es el de una mera denuncia.

Noveno

No se han infringido los artículos del RD 1215/97 que el Inspector de Trabajo⁴ recoge en su Acta de Infracción.

Décimo

La prueba pericial, en el juicio, ha resultado contradictoria sobre si la adecuación por Eurocontrol del T4 al RD 1215/97 (unos expertos⁵ dicen si y otro dicen no) era correcta; por ello no ha quedado acreditado el requisito típico de que el equipo de trabajo facilitado no fuese el necesario.

1. Reproduce continuamente una indebida y descabellada interpretación; pues de trata de que las diagonales se pongan en posición de protección a trenes de trabajo (o las zonas donde se encuentren los trabajadores).

2. El Juez se basa fundamentalmente en las declaraciones realizadas por los Peritos Judiciales, en la sesión del juicio del 17/4/2009 y en el “experto” en frenos propuesto por las defensas. Ver en Capítulo XIV. EL JUICIO, el Apartado XIV. 3. A. LOS PERITOS DE LAS ACUSACIONES

3. Véase Capítulo III. LOS INFORMES PERICIALES, Apartado III. 4. EL INFORME DEL INSPECTOR DE TRABAJO

4. El Juez desvirtúa la cualificación profesional del Inspector y descalifica parte de su investigación de los hechos que motivaron sus imputaciones de infracciones a Metro de Madrid. No le considera experto para determinar las causas del accidente.

5. En esta ocasión el Juez da la misma relevancia a las declaraciones de los Peritos Judiciales y el Técnico de Prevención de la Comunidad, con la de otro experto de las defensas. Y considera que hay dudas, por lo que beneficia al imputado Técnico de Eurocontrol. Y resulta contradictorio con relación al anterior Fundamento, pues no se puede, a la vez, ser categórico y decir “no se han infringido artículos del RD” y, a continuación, manifestar que no está claro que no se haya infringido.

Décimo Primero

Procede la absolución del delito del art. 317 del Código Penal en relación con el art. 316 (Contra los derechos de los trabajadores) de los cinco imputados (los cuatro directivos de Metro y el Técnico de Eurocontrol).

Décimo Segundo

Los anteriores cinco imputados, “como han sido absueltos de un delito de peligro concreto, con mayor razón lo han de ser de los delitos de lesión”, al no concurrir previamente responsabilidad criminal.

Décimo Tercero

El Fiscal y la Acusación Particular acusan al conductor de dos delitos de homicidio imprudente y un delito de lesiones imprudentes.

Décimo Cuarto

“La imprudencia exige una acción u omisión voluntaria, no maliciosa, una infracción del deber de cuidado, un resultado dañoso derivado en adecuada relación de causalidad de aquella conducta descuidada y la creación de un riesgo previsible y evitable”.

Décimo Quinto

La acción imprudente del conductor se circunscribe a no haber realizado correctamente la maniobra de freno mecánico. El conductor ha mantenido constantemente que ejecutó en debida forma las operaciones. Los testimonios de otros dan verosimilitud a que se ejecutó la operación de estacionamiento en la forma establecida. Verosimilitud no equivale a probabilidad y verdad, la única razón en que se puede decir que un freno accionado luego no lo esté es que alguien lo quite. En consecuencia no ha quedado acreditado que el conductor no hubiese realizado correcta o debidamente la maniobra de freno mecánico. Hay una probabilidad rayana en la certeza de que la maniobra fue ejecutada en el modo establecido. Aún en la hipótesis de la omisión del freno mecánico no quedaría probado (que no se realiza correctamente la maniobra) pues el “escape” del T4 se produce en ausencia del conductor, cuando hay personas en torno al tren, y

“no cabe excluir que hubiese mediado intervención de un agente intencional externo¹”.

Procede por todo ello la absolución del conductor de los delitos.

Décimo Sexto y Séptimo

“Presupuesto de responsabilidad civil es la previa existencia de una responsabilidad criminal. Como quiera que ésta no concurre, no procede declaración alguna de responsabilidad civil². Sin perjuicio de que la perjudicada Margarita Llofriú y las dos hijas ejerciten si a su derecho convienen las acciones que correspondan en exigencia del quantum³ de responsabilidad civil que proceda.”

Las costas procede su declaración de oficio.



1. Resulta muy llamativo que el juez considere posible la “teoría de la conspiración” cuando no se ha mostrado evidencia o prueba alguna de que pudiera producirse. Mas bien todo lo contrario; ha quedado de manifiesto la complejidad y casi imposibilidad material de su existencia. Ver Capítulo XIV. EL JUICIO, Apartado XIV. 2. 2. B. La teoría de la “conspiración”

2. No se estipula cantidad alguna en concepto de indemnización por el fallecimiento de Juan José Cañedo.

3. Cuanto

XV. 1. 3. FALLO JUDICIAL

Se absuelve a los seis imputados¹ de los dos delitos de homicidio imprudente y del delito de lesiones imprudentes; y del delito contra los derechos de los trabajadores a los cinco imputados que estaban acusados.

“Podrán interponer Recurso² de Apelación, ante la Audiencia Provincial de Madrid, en el plazo de diez días a partir del siguiente a su notificación”.

XV. 2. CONSIDERACIONES A LA SENTENCIA

No tenemos por qué compartirla, ya que es una tremenda injusticia. Todos sabemos que fue la negligencia empresarial la que posibilitó estas muertes. Seguiremos luchando al lado de los familiares para que se repare esta infamia, para honrar a los muertos con el esclarecimiento de la verdad.

XV. 2. 1. EL MEJOR MODO DE HONRAR A LOS MUERTOS ES CON LA VERDAD

Son ya tres años tratando de encontrar justicia, hasta el momento, sin éxito. Es la realidad descarnada.

Parece que el juez no ha llegado a comprender la complejidad del entorno del accidente; como si no hubiera entendido lo más básico. Ha obviado muchas de las deficiencias y carencias (en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales), de exclusiva responsabilidad de Metro de Madrid, que se demostraron en el juicio por los abogados de las acusaciones. Y resulta inexplicable que no las contemple a la hora de realizar la sentencia.

Es insólito que el juez no haya tenido el elemental sentido

1. Rafael Royuela Modrón, Francisco López Ceacero, Miguel Municio San Fabio, José Ignacio Domínguez González, María Antonia García San Andrés y Roberto Díaz Valverde.

2. La sentencia se convertiría en firme porque ninguna de las partes (acusaciones, Fiscal, defensas) la recurrió; Margarita Llofriu alcanzaría un acuerdo con Metro de Madrid antes de la finalización del plazo para recurrir.

lógico para, sin ser experto en Metro de Madrid o en trenes, saber diferenciar entre las sencillas pruebas mostradas por las acusaciones y las mentiras (enrevesadas en algunos casos) empleadas por las defensas. Para quienes presenciamos el juicio nos parece increíble que el juez admita declaraciones que los propios informes periciales demostraban que eran falsas. Por ello, es inaudito que recoja como verdades irrefutables datos, informaciones y conclusiones partidistas (erróneas, incluso falsas, en algunos casos) de las defensas, como: no tuvo averías el T4, sus avisos de averías tenían un porcentaje normal, no son precisas más medidas de seguridad, en otras explotaciones ferroviarias no se emplean los calces para las ruedas, el T4 era seguro, etc.

El juez no ha querido tener en cuenta las numerosas deficiencias en medios de seguridad que existían y posibilitaron que el accidente tuviese consecuencias mortales. Ni hace referencia a la carencia de un sistema básico de comunicación (walkie) que estaba reclamado por la Representación de los Trabajadores desde 1997. Ni presta la más mínima atención al hecho gravísimo del incumplimiento empresarial de un requerimiento de la Inspección de Trabajo de 1997 por otro accidente mortal similar en Metro.

Al juez, como a las defensas de los imputados, le parece razonable que haya una diferencia abismal entre las condiciones de seguridad en la circulación si se trata de trenes de viajeros en horario de servicio, a diferencia de si son trenes de trabajo (auxiliares) en horas fuera de servicio al público. Que admitan, sólo si se trata de horario nocturno, que un tren circule sin control durante casi tres minutos y ningún medio de control de tráfico lo detecte. Que asuman sin complejos que en el Puesto de Mando no tengan un sistema de alarmas que advierta del rebase no autorizado de señales a contravía. Que entiendan que es válido que los vehículos utilizados por los trabajadores no dispongan de los sistemas de seguridad (en el frenado, en la confortabilidad de la cabina, etc.) que sí tienen los que son utilizados por los viajeros.

Inexplicablemente el juez ha rechazado todas las conclusiones realizadas por los dos únicos organismos imparciales (la Inspección de Trabajo y el Instituto Regional de Seguridad y Salud) que investigaron

objetivamente el accidente, sin ningún interés corrompido. Y ha mostrado únicamente predilección por las suposiciones interesadas y subjetivas de las defensas.

El juez ha preferido optar por lo que menos le complicaba, por recoger únicamente los postulados defendidos por los imputados: “todo estaba bien”. Se sintió deslumbrado por las numerosas “vedettes” (entre abogados y peritos) que concurrieron en el juicio y dio crédito a sus fantasías. Ha buscado, para elaborar la sentencia, las explicaciones que menos le podían acarrear problemas con las defensas, sin querer asumir sus responsabilidades. Ha tomado una decisión para cumplir el trámite, para que fuesen otros (en este caso la Audiencia Provincial en el recurso) los que se implicasen, si hubiese habido recurso, en resolver esta esperpéntica tragedia.

Esta es una sentencia fabricada con la única pretensión de exculpar a los imputados, que raya la prevaricación¹. Porque han primado los intereses económicos y empresariales de Metro de Madrid y no la verdad ni la justicia.

XV. 2. 2. UN NUEVO ULTRAJE A LAS VÍCTIMAS

Esta sentencia resulta ignominiosa, porque dos trabajadores mueren en su puesto de trabajo por el impacto de un vehículo descontrolado, sin que nadie (a pesar de saberlo con antelación) les avisase del peligro que se avecinaba.

Esta sentencia es decepcionante porque ni se explica fehacientemente qué ocurrió, ni se señala responsable alguno de lo sucedido. El sistema penal es así de frío. Deshumanizado.

Esta sentencia es bochornosa porque a Margarita Llofriú, la viuda (de Juan José Cañedo), y a sus dos hijas menores de edad no les corresponde indemnización alguna por la muerte de su ser querido. No encuentran siquiera compensación moral.

1. Prevaricación judicial: Cuyo sujeto activo es el juez. Dolosa: dictar una sentencia injusta, tomándose en cuenta el resultado de la resolución solamente para cualificar o atenuar la responsabilidad. Culposa: cuando por negligencia o por ignorancia inexcusable, el juez, dictase una sentencia manifiestamente injusta.

Esta sentencia es un agravio a los familiares y trabajadores. Nos produce rabia y una sensación de impotencia porque tenemos la convicción de que la empresa es responsable de que ocurriera el accidente. Y La Dirección también lo sabe. No debemos tener ni el más mínimo miramiento hacia estos directivos imputados que han sido absueltos por las trampas y porque el sistema penal lo ha posibilitado.

Los directivos siempre tratarán de ocultar lo sucedido y, si no lo consiguen, buscarán la manera (mintiendo si es preciso) para que sean otros los posibles responsables. No tienen ética o moral que les motive para asumir sus culpas, sólo el instinto animal de sobrevivir a costa de quien sea o de lo que sea. Después crearán las excusas necesarias para calmar su mente, que no su conciencia. Con ellos nunca tendrás fácil encontrar la verdad porque la camuflarán hasta lo indecible. Confiar en ellos es exponerse al peligro.

Puede que Metro de Madrid piense que ha vencido¹. Pero lo único que ha conseguido es demostrar que no es inocente; ha puesto de relieve que es capaz de cualquier cosa para salir impune.

Pero la Justicia debe ser ética, equidad y honestidad, la voluntad constante de dar a cada uno lo que es suyo. Es aquel referente de rectitud que gobierna la conducta y nos constriñe a respetar los derechos de los demás. En definitiva, la verdadera Justicia es el arte de dar a cada uno lo suyo, o bien, hacer a un individuo dar lo suyo a otro, lo cual debe hacerse sin discriminar ni mostrar referencia alguna por nadie, toda vez que las personas deben ser tratadas por igual para, poder estar en condiciones de aplicar la Justicia a plenitud.

1. "En ausencia del triunfo, resistiremos". John F. Kennedy.

CAPÍTULO XVI

EL INTERÉS DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

XVI. 1. AÑO 2006

- XVI. 1. 1. El mismo día 10 de abril
- XVI. 1. 2. El martes 11 de abril

XVI. 2. AÑO 2007

- XVI. 2. 1. El 14 de febrero en un debate en directo por la cadena *Onda 6*, en el programa “Locos por Madrid”
- XVI. 2. 2. En *La Razón* del 28 de marzo
- XVI. 2. 3. En *El Mundo. es* del 29 de marzo
- XVI. 2. 4. En *El País* del 30 de marzo
- XVI. 2. 5. En *El Mundo* del 30 de marzo
- XVI. 2. 6. En *La Razón* del 30 de marzo
- XVI. 2. 7. En el periódico (gratuito) *ADN* del 30 de marzo
- XVI. 2. 8. En el periódico (gratuito) *20 Minutos* del 30 de marzo
- XVI. 2. 9. En *El País* del 10 de abril
- XVI. 2. 10. El 11 de abril

XVI. 3. AÑO 2008

- XVI. 3. 1. El 12 de agosto en *El País* se publica lo siguiente

XVI. 4. AÑO 2009

- XVI. 4. 1. En el periódico (gratuito) *20 Minutos.es* del 13 de abril
- XVI. 4. 2. En el periódico *El País* del 13 de abril
- XVI. 4. 3. En el periódico (gratuito) *20 Minutos* del 14 de abril
- XVI. 4. 5. En el periódico *El Mundo.es* del 25 de mayo
- XVI. 4. 6. En el periódico *ADN.es* del 26 de mayo
- XVI. 4. 7. Ediciones impresas de los periódicos *Qué*, *ADN*, *20 Minutos* y *El Mundo* del 26 de mayo
- XVI. 4. 8. Edición impresa de *El País* del 26 de mayo

Cuando se produce algún accidente en el Metro de Madrid la posible repercusión en el servicio que se presta al usuario es el principal interés de los medios de comunicación. Si además hay víctimas humanas, se lanzan con especial morbosidad; como fue este caso.

Pero los objetivos periodísticos son en ocasiones, en muchas ocasiones, muy diferentes a los problemas laborales de los trabajadores. Además, los medios de comunicación tienen intereses económicos que les suelen apartar de la verdadera noticia. Las grandes sumas económicas que las Administraciones y empresas dedican a publicidad son un fuerte elemento censor de la libertad de información. Metro de Madrid y la Comunidad Autónoma de Madrid ejercen con especial maestría esta labor de control.

Ellos, independientemente de su cadena o grupo mediático, quieren un tipo de información acorde con su línea editorial y raras veces consienten en admitir datos o confidencias que no provengan de los canales oficiales (policía, instituciones, etc.) con los que mantienen una fluida relación que les provee regularmente de reportajes con los que rellenar páginas o minutos.

Es fácilmente constatable a diario cómo muchos de ellos directamente se copian las noticias sin ningún tipo de contraste. Este hecho es especialmente llamativo en los diarios (fundamentalmente los gratuitos). Se compra la noticia a EFE, Europa-Press, Reuters, etc. y, después, se redacta con el “aire de familia” del medio que la explota.

Y se produce un hecho “curioso”: las ediciones digitales de algunos periódicos (ejemplo de El Mundo) tienden a exponer la información facilitada por Solidaridad Obrera, a diferencia del silencio que se mantiene en la edición impresa. También existe el efecto “eco”, si un medio informa de la noticia se suele producir, con posterioridad (habitualmente al día siguiente) una repetición de la noticia en otros medios, normalmente impresos; esta consecuencia es fácilmente visible a finales de marzo de 2007.

Y a todo esto hay que sumar que hay multitud de medios (*ABC*, *La Razón*, *COPE*, *Onda Madrid*, *El Mundo*, *TeleMadrid*, *Antena 3*, etc.) especialmente sensibles a transmitir la opinión de los dirigentes del

Partido Popular y a distorsionar y/o silenciar las valoraciones que le son contrarias; y este accidente es un claro ejemplo.

Por todo ello, las varias decenas de comunicados de prensa que hemos enviado a los medios de comunicación apenas han tenido repercusión en ellos; sólo en muy contadas ocasiones logramos que recojan parte de ellos en sus informaciones. A pesar de las numerosas ocasiones que hemos transmitido las medidas de seguridad que se reivindican no se ha conseguido que, aunque parcial o resumidamente, sean publicadas. Eso sí, varias veces, nos ha sorprendido que hayan aparecido publicados los nombres de los directivos imputados (¡incluso en *La Razón*!).

Hemos de reconocer que no supimos utilizar a los medios de comunicación los días posteriores al accidente, ya que no enviamos suficientes comunicados de prensa; y dejamos que otros sindicatos (como el SCMM, CC.OO., UGT) aprovecharan a su antojo e interés el accidente.

Es preciso reconocer que los accidentes de trabajo (y éste que nos ocupa no ha sido una excepción) no suelen tener la misma relevancia y trascendencia mediática que tiene algunas otras muertes no laborales, como fallecimientos por asesinato, malos tratos, etc.

Aún así la repercusión interna en Metro de Madrid, de cualquiera información que se expusiera a los ciudadanos, era muy intensa. Porque esta empresa (y los políticos) no funcionan con transparencia y están aún acostumbrados a que no se sepa cómo gestionan los fondos públicos y las verdaderas realidades de cómo se presta el servicio a los viajeros. Menos aún que se propaguen las interioridades de un proceso judicial.

A continuación, individualizado por cada año, recogemos brevemente las principales referencias al accidente.

XVI. 1. AÑO 2006

XVI. 1. 1. El mismo día 10 de abril

El accidente era portada en los noticieros de las cadenas de televisión, radio y periódicos digitales. En la cadena de televisión autonómica *TeleMadrid*, por supuesto, con las imágenes de la Presidenta inaugurando una carretera y prometiendo una investigación de los hechos y “que sin duda se pondrán todo tipo de paliativos para evitar que accidentes como éste se puedan producir”.

Las especulaciones proliferaban, Metro de Madrid movía sus influencias para que se insistiera en la seguridad y en la fiabilidad de los sistemas de circulación. Los políticos pedían medidas de seguridad,... los mismos que tienen la facultad de poner a disposición, de hacer y que antes no habían hecho.

La radio entrevistaba a algunos dirigentes sindicales de Metro. Unos (SCMM) falsamente hicieron creer que este accidente era lo que ellos con sus movilizaciones (exclusivamente reclamaban reivindicaciones económicas) pretendían evitar. Otros (UGT) utilizaron la desgracia para dar paso a sus titiriteros políticos en la Comunidad. Desde Solidaridad Obrera sólo nos preocupaban las condiciones de trabajo y denunciábamos que la antigüedad de estos trenes no respondía a las necesidades de seguridad en el puesto de trabajo. Y, también, hubo manifestaciones sinceras y sentidas: “Miguel Ángel y Juan José hacía más de 20 años que eran empleados de la empresa; eran excelentes personas y profesionales.”

«Por avería, se encuentra suspendido el servicio en la línea 6 entre las estaciones de...» Ese era el soniquete que, machaconamente, se filtraba desde los andenes a los vagones cada vez que abrían sus puertas en una nueva estación. La Línea Circular (la 6) permaneció cerrada el día del accidente, entre las estaciones de Argüelles y Lucero, desde las 6'00 horas hasta las 19,20 horas, y el cierre afectó a cerca de 120.000 personas que utilizan habitualmente la línea. Esta era la repercusión “social” del accidente, para los medios de masas.

XVI. 1. 2. El martes 11 de abril

Las televisiones ya no se ocupaban del suceso. Había otros escándalos que atender, otras declaraciones políticas. Era el día de la prensa escrita, con sus titulares llamativos para atraer la atención de los compradores: “Desbocado y mortal”, “Un tren fantasma mata a dos obreros en el metro”, “Dos muertos y un herido al chocar dos vagones de mantenimiento del Metro en Puerta del Ángel”.

Dibujos del recorrido mortal del T4, del impacto, informaciones imprecisas e incorrectas. Y declaraciones interesadas e hipócritas como la del Secretario General del SCMM (Eloy Grano de Oro) recordando los paros que los conductores venían realizando en los últimos días y declarando (mintiendo) que el punto central de su reivindicación era la necesidad de mayor seguridad.

El miércoles 12 de abril sólo unos pocos periódicos recogen la instantánea de una concentración de trabajadores en el paro de 5 minutos, celebrado el día anterior en las puertas de las Oficinas Centrales de la sede social de Metro de Madrid. Y tres líneas: “Los trabajadores del suburbano guardaron cinco minutos de silencio en memoria de los fallecidos...”

Y después nada, dos muertes ya dejan de ser noticia. Ni la convocatoria de varias jornadas de paros para mayo en reivindicación de medidas de seguridad ayudó a revitalizar el interés mediático de este accidente. ¿Hay algo más mercadeado y pisoteado que la sangre de los muertos?.

Los periodistas sólo tenían ansiedad por conocer detalles personales de los fallecidos o de las circunstancias concretas del accidente, no estaban interesados en difundir las medidas de seguridad que reivindicábamos, eso no vende. Su lema: “No dejes que la realidad te estropee una buena noticia”.

XVI. 2. AÑO 2007

Fue un año durante el cual tuvo cierta relevancia, en unos pocos días, el accidente laboral y las imputaciones judiciales.

XVI. 2. 1. El 14 de febrero en un debate en directo por la cadena Onda 6, en el programa “Locos por Madrid”

El compañero invitado al debate, que representaba a la Sección Sindical, pudo decirles cara a cara a la entonces Consejera de Transportes (Elvira Rodríguez) y al Director Gerente de Metro (Ildefonso de Matías Jiménez):

“Vds. no asumen sus responsabilidades y no se ponen a trabajar con ahínco y, por eso, no se solucionan los problemas. A fecha de hoy hay, de momento, 4 directivos imputados por la muerte de dos queridos compañeros el 10 de abril y esos directivos no han sido cesados en su cargo; por higiene empresarial deberían ser cesados. El 29 de mayo se llegó a un Acuerdo con la Representación de los Trabajadores para evitar este tipo de accidentes y se iban a poner en marcha una serie de medidas de seguridad; y la empresa no ha hecho ni las más básicas, como hacer cuñas para los vehículos auxiliares. Podían haber copiado las que ya existían en Rente. Aprovechando sus eslóganes: Con la suma de todos conseguiremos que nunca pase nada”.



Esa política (actual Presidenta de la Asamblea de Madrid) se revolió en su asiento y sólo logró decir que “todos tienen, porque existe, la presunción de inocencia”. Puede que sólo consiguiéramos hacerles pasar incomodidad, porque vergüenza no tienen; menos de lo que se merecen por su incapacidad.

XVI. 2. 2. En *La Razón* del 28 de marzo

Se dedica una página completa a tratar los nueve días¹ de movilizaciones convocadas por Solidaridad Obrera, detallando días y horarios. Y recoge que:

“El Sindicato Único de Trabajadores Solidaridad Obrera justifica la movilización en las infructuosas negociaciones mantenidas entre la dirección de la empresa y la representación de los trabajadores para llegar a un acuerdo en medidas de seguridad para trabajos en la vía y porque los responsables gubernamentales de la Comunidad de Madrid han realizado numerosas manifestaciones públicas que criminalizan a los trabajadores, acusándoles de supuestos sabotajes en los trenes que circulan por la red.

En este artículo se recoge que la organización sindical advirtió de que paralizará la red metropolitana si la Comunidad no cesa en ese tipo de manifestaciones públicas y realiza un pronunciamiento público estableciendo el buen nombre y honradez de los trabajadores. Asimismo, exige que la empresa acepte sus reivindicaciones². En materia de seguridad reclaman que se establezcan un área de 500 metros cuando se realizan trabajos en la vía. En cuanto a formación quieren más cursillos para mejorar el aprendizaje de los conductores. Asimismo, solicitan un aumento de la plantilla dedicada al mantenimiento de las instalaciones y el material”.

La otra mitad del artículo es para exponer la supuesta versión de

1. De manera maliciosa indica que los paros se han hecho coincidir con la vuelta de Semana Santa y que una jornada de paros se realizará tres días antes de las Elecciones Autonómicas.

2. Nunca antes ningún medio de comunicación había explicado las reivindicaciones que pretendíamos, ni había sido tan claro al plantearlas, sin tergiversarlas. Viniendo de un medio de comunicación afín al Gobierno de la Comunidad resultaba doblemente sorprendente.

la policía referente a las averías de los trenes y a declaraciones de representantes del Gobierno de la Comunidad.

XVI. 2. 3. En *El Mundo*. es del 29 de marzo

En esta edición digital se recoge casi íntegramente el comunicado de prensa que se remite desde la Sección Sindical.

“El juez abre diligencias previas por la muerte de dos trabajadores de Metro”, es el titular de portada. Resume los datos del accidente y



recoge el nombre completo de los compañeros fallecidos (incluido el herido) y de los directivos imputados.

Incluso se detallan los delitos por los cuales se les imputa. El sindicato Solidaridad Obrera afirmó que: “el tren que provocó el accidente no cumplía con los requisitos de seguridad establecidos por la ley, la formación profesional recibida por el conductor fue deficiente, y la empresa no dispone de medidas adicionales de control de vehículos cuando se estacionan en pendiente”.

Además, Solidaridad Obrera sostiene que, un año después de las muertes persisten numerosas deficiencias en las medidas de seguridad, que la formación profesional de los conductores de vehículos auxiliares es deficiente y que se carece de metodologías de actuación ante este tipo de sucesos. El sindicato ha convocado varios paros de trabajadores coincidiendo con el aniversario del accidente y dos concentraciones el mismo día en la estación de Puerta del Ángel para reivindicar medidas contra la “inseguridad de los trabajos en la vía” y contra las “averías”.

Además, Solidaridad Obrera afirmó que el Inspector de Trabajo ha impuesto a Metro una multa de 60.000 euros por vulneración grave de en grado máximo de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

XVI. 2. 4. En *El País* del 30 de marzo

Un extenso artículo de media página, bastante acertado en sus informaciones. Donde destacamos los siguientes párrafos:

“El juez imputa a cuatro directivos de Metro por la muerte de dos empleados”. Así de contundente es el inicio del artículo, para después relatar con mucho detalle los pormenores del accidente.

El titular del Juzgado de Instrucción 43 de Madrid ha apreciado indicios de dos delitos de homicidio imprudente, uno de lesiones y otro contra el derecho de los trabajadores. Y explica que, además, está imputado un conductor y un “perito” que certificó el buen estado del vagón accidentado

“La fuerza del impacto provocó la muerte en el acto de los trabajadores Juan José Cañedo Guijarro, de 47 años, y Miguel Ángel Muñoz Manchado, de 51. También resultó lesionado su compañero Gerardo del Val Castro-Palomino, de 43 años.”

XVI. 2. 5. En *El Mundo* del 30 de marzo

Una información muy concisa, unas pocas líneas impresas en una página de la información relativa a Madrid, dentro de un artículo donde se tratan de manera maliciosa unas recientes averías de trenes (en las líneas 5 y 7) que se sospecha que son “sabotajes”.

“Cinco imputados por dos muertes El juez instructor del Juzgado

número 43 de Madrid ha imputado a cuatro directivos de Metro y a un conductor en relación al accidente mortal en el que murieron dos trabajadores del suburbano cuando se encontraban trabajando de madrugada en la estación de Puerta del Ángel en abril de 2006.

El auto del juez explica que el 10 de abril del año pasado se produjo una colisión entre el tren auxiliar T4 y el vehículo auxiliar dresina T2, que se encontraba parado en el andén mientras dos trabajadores reparaban la catenaria y un tercero estaba en la cabina del tren”.

XVI. 2. 6. En *La Razón* del 30 de marzo

Una columna muy escueta, y (al igual que en *El Mundo*) también encastrada dentro de un artículo dedicado a las “sospechosas” averías recientes de dos trenes.

“Imputados cuatro directivos por un accidente en 2006. A menos de un mes del aniversario de la muerte de dos empleados en accidente laboral en el Metro, el Juzgado de Instrucción número 43 ha acordado la tramitación de las diligencias previas por este caso por si los hechos pudieran ser constitutivos de delito.

Los cuatro imputados por el caso (se transcriben sus cargos, nombres y apellidos), todos ellos directivos de metro, solicitaron el sobreseimiento del caso, que ha sido desestimado por el juez. Y es que considera que los hechos del 10 de abril de 2006 pueden ser constitutivos de un “delito contra el derecho de los trabajadores, dos delitos de homicidio imprudente y un delito de lesiones imprudentes”.

XVI. 2. 7. En el periódico (gratuito) *ADN* del 30 de marzo

“Imputados por un mortal accidente en Metro. El juez instructor del Juzgado número 43 de Madrid ha imputado al jefe de la Unidad de Prevención y Salud Laboral de Metro, al gerente de Formación Profesional, a la jefa de la Unidad de Mantenimiento de Material Móvil y a un conductor de dos posibles delitos de homicidio imprudente por el accidente de dos trabajadores en la estación de Puerta del Ángel el 10 de abril de 2006. Esa madrugada, un tren auxiliar chocó contra un vehículo parado. En el auto del juez se dictamina que el tren que provocó el accidente tenía deficiencias y que fallaron el sistema de frenado y las medidas adicionales de control.”

XVI. 2. 8. En el periódico (gratuito) *20 Minutos* del 30 de marzo

Juicio por dos obreros muertos. El Juzgado de Instrucción número 43 abrirá diligencias previas por la muerte de dos trabajadores de Metro en abril de 2066 a causa de la colisión de dos convoyes; un tercer trabajador resultó herido. El juez ha imputado a tres jefes, un gerente y un conductor por dos posibles delitos de homicidio imprudente.

El sindicato Solidaridad Obrera afirmó ayer que el tren que provocó el accidente no cumplía con las medidas de seguridad y ha convocado paros el 10 de abril, con motivo del primer aniversario de la tragedia.

XVI. 2. 9. En *El País* del 10 de abril

Se informa que “ Los trabajadores del Metro de Madrid realizarán hoy paros parciales y sendas concentraciones... Solidaridad Obrera, que representa a un 10% de la plantilla, ha convocado paros parciales de 5’50h. a 7’50h. y de 19’00h. a 21’00h. Además, los empleados de Metro se concentrarán en la estación de la línea 6 Puerta del Ángel en recuerdo de sus compañeros Miguel Ángel Muñoz y Juan José Cañedo, fallecidos hace un año en un accidente laboral mientras arreglaban el cableado eléctrico, al ser alcanzado el vehículo auxiliar en el que se encontraban por otro que recorrió sin control más de dos kilómetros de túnel. Por esta razón reclamarán mejoras en las medidas de seguridad.”

Ningún otro medio de comunicación estuvo interesado en esta noticia.

XVI. 2. 10. El 11 de abril

Varios diarios (*El País*, *20 Minutos*) se hacen eco de los paros del día anterior y de los actos de homenaje. “El servicio del 100% pese a los paros parciales. Varios trabajadores del metro homenajearon ayer, con dos minutos de silencio en la estación de Puerta del Ángel (Línea 6), a los dos compañeros que murieron hace un año en esa misma parada. Como consecuencia del siniestro se encuentran imputados cuatro directivos y un conductor. Por otro lado, Metro aseguró ayer que los trenes funcionaron casi al 100% a pesar de los paros parciales convocados por Solidaridad Obrera.

“Ayer se cumplió un año del accidente que segó la vida de dos trabajadores del Metro en la estación de Puerta del Ángel. Para que se aumenten las medidas de seguridad, el Sindicato Solidaridad Obrera - minoritario en el comité de empresa (10%) - convocó una jornada de paros entre las 5.50 y las 7.50 y entre las 19.00 y las 21.00. Los viajeros ni se enteraron. Tampoco se advertía por megafonía como en otras ocasiones. Según Metro, los paros matinales fueron secundados por 17 de los 843 trabajadores de ese turno y salieron todos los trenes; por la tarde, pararon 20 trabajadores de los 756 del servicio, y no salieron cuatro convoyes. El sindicato convocante no desmintió las cifras pero les restó importancia. Un portavoz de Solidaridad Obrera señaló: No entraremos en esa guerra. Lo importante es que se aumente la seguridad y que no se vuelva a repetir lo que sucedió hace un año”

Desde *La Razón* se calificaba a los paros como “Huelga política fallida”.

Apenas unos breves comentarios radiofónicos para comentar el escaso seguimiento de los paros o la escasa asistencia a los actos de homenaje a los compañeros, pero nada de los motivos de los paros y de las medidas de seguridad que se reivindican.

También este día se publicaba en Cartas al Director de *El País* un emotivo escrito de un compañero y amigo de Juanjo; queremos recoger algunos fragmentos: “Hoy (por ayer) se cumple un año del brutal accidente laboral de responsabilidad empresarial que segó la vida de dos de nuestros mejores trabajadores de Línea Aérea de Metro de Madrid. A esta fecha, toda vez iniciado un proceso judicial, figuran varios directivos de Metro de Madrid como responsables imputados. La tesis de estas imputaciones las rubrican el demoledor informe del Instituto Regional de Seguridad e Higiene, así como el de la propia Inspección de Trabajo, que ha sancionado a Metro a su pena máxima por un delito de falta de seguridad. El corporativismo del gestor público más bisoño encontraba acomodo reiterativo en el archivo de las causas. El coraje de una de las dos viudas va más allá, al exigir justicia y castigo para quienes ejerciendo funciones organizativas de responsabilidad tendrían que haber velado por evitar un hecho tan doloroso como irreparable.”

XVI. 3. AÑO 2008

Sólo se consigue que un medio informativo publique una noticia relacionada con este accidente mortal.

XVI. 3. 1. El 12 de agosto en *El País* se publica lo siguiente

“La Sección Sindical de Metro de Solidaridad Obrera afirmó ayer qué dos trenes impactaron brutalmente, a 80 kilómetros por hora y que los trabajadores que estaban en la dresina y en el tren de remolque se vieron obligados a saltar. El Sindicato recordó que los hechos son muy semejantes a los que se produjeron en la madrugada del 10 de abril de 2006. Dos trabajadores murieron entonces cuando se encontraban sustituyendo el hilo de tracción eléctrica (catenaria) en la estación de Puerta del Ángel. Este accidente ha puesto de manifiesto la necesidad de implantar las medidas planteadas reiteradamente expuestas por la Sección Sindical”,

Esta es la referencia periodística a un comunicado donde informábamos del alcance entre dos trenes en Línea 4 el pasado 9 de agosto. No siempre los periodistas entienden lo que leen, a veces, mezclan las informaciones y confunden los datos.

XVI. 4. AÑO 2009

Sólo en el mes de abril enviamos diez comunicados de prensa. La primera nota informativa estaba destinada a comunicar el Acto de Homenaje el 10 de abril. Sólo desde Radio Nacional de España se interesaron por la noticia, realizaron una pequeña entrevista aun delegado sindical y se transmitió la tarde anterior al homenaje.

De cada una de las nueve sesiones del juicio se remitió un comunicado de prensa, explicando las declaraciones de cada uno de los comparecientes. Las repercusiones fueron muy escasas. Sólo tras conocerse la sentencia se produjo un breve interés (durante escasos dos días) de los medios de comunicación.

XVI. 4. 1. En el periódico (gratuito) *20 Minutos.es* del 13 de abril

En la edición digital se hacía una amplia cobertura: del acto homenaje y ofrenda floral del viernes 10 de abril, de la primera sesión del juicio. Detallando los cargos de los directivos imputados, los delitos que se les imputaban; con un pequeño resumen del accidente.

XVI. 4. 2. En el periódico *El País* del 13 de abril

Un pequeño artículo donde se indica que comienza el juicio y hace referencia de manera breve al accidente y las personas imputadas por el juez.

XVI. 4. 3. En el periódico (gratuito) *20 Minutos* del 14 de abril

Un pequeño artículo, del que extraemos el siguiente párrafo: “Cuatro altos cargos del suburbano y un conductor, en el banquillo de los acusados. Ayer se llevó a cabo el juicio por la muerte de los dos operarios de Metro que fallecieron arrollados por un vagón mientras trabajaban en las vías en abril de 2006. En el banquillo de los acusados se sientan el gerente de la empresa; los responsables de Ingeniería de Material Móvil, de Prevención Laboral y de Mantenimiento Móvil; el conductor del convoy que arrolló a las víctimas; y un técnico de una contrata”.

XVI. 4. 5. En el periódico *El Mundo.es* del 25 de mayo

En esta edición digital se expone: “Fallecieron dos personas. Absueltos

los seis imputados por el accidente mortal de 2006 en el Metro. El Juzgado de lo Penal número 26 de Madrid ha absuelto a los seis imputados por el accidente de Metro registrado el 10 de abril de 2006, en el que fallecieron dos trabajadores tras ser arrollados por un vehículo auxiliar, al no poder determinarse que sean responsables de lo sucedido.”

Se recoge parte del comunicado de prensa remitido este mismo día por la Sección Sindical. “El Sindicato Solidaridad Obrera ha criticado hoy que estas cinco últimas personas hayan sido absueltas y ha calificado la sentencia como tremendamente injusticia porque en su opinión fue la negligencia empresarial la que posibilitó esta muertes”.

XVI. 4. 6. En el periódico *ADN.es* del 26 de mayo

Se extractan varios párrafos del comunicado de prensa remitido el día anterior. Su contenido es muy similar al de *El Mundo.es*

“A juicio del Sindicato: el juez no ha querido tener en cuenta las numerosas deficiencias y carencias en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales, de exclusiva responsabilidad de Metro de Madrid, que se demostraron en el juicio. El juez ha preferido optar por lo que menos le complicaba, por lo que es increíble, por recoger únicamente los postulados defendidos por los imputados: que todo estaba bien, que no fallaron los frenos, y que puede que alguien (aunque no hay evidencias ni se ha demostrado) manipulase los mandos para que el T4 -vehículo auxiliar- se precipitase por las vías”.

XVI. 4. 7. Ediciones impresas de los periódicos *Qué*, *ADN*, *20 Minutos* y *El Mundo* del 26 de mayo

De manera muy breve explican que han sido absueltos todos los imputados por las muertes en el Metro. Todos coinciden en reseñar que el juez no considera que los acusados sean responsables de lo sucedido.

XVI. 4. 8. Edición impresa de *El País* del 26 de mayo

Dos medias columnas para resumir las argumentaciones del juez para declarar la absolución de todos los imputados; es decir, los planteamientos de la empresa. Ni una sola referencia a las razones de las acusaciones para pedir una sentencia condenatoria.

CAPÍTULO XVII

ANÁLISIS DE CONJUNTO

XVII. 1. LA TRAGEDIA SE PODÍA HABER EVITADO

XVII. 2. CIERTA SENSACIÓN DE IMPUNIDAD

**XVII. 3. LA DECISIÓN FINAL DE LOS FAMILIARES DE
JUAN JOSÉ CAÑEDO**

XVII. 4. UN GRAN ESFUERZO BIEN EMPLEADO

XVII. 5. AUTOCRÍTICA PARA MEJORAR

XVII. 6. MIRANDO AL FUTURO

XVII. 7. APRENDER DE ESTE ACCIDENTE



XVII. 1. LA TRAGEDIA SE PODÍA HABER EVITADO

Durante estos años hemos asistido a un proceso de mentiras elevadas a verdades. Las especulaciones sobre el accidente se sucedieron. Metro de Madrid ha tratado de hacer ver que no hubo fallos, ni carencias, ni irregularidades.

Lo cierto es que se truncaron dos vidas en esta impactante tragedia, pero habría bastado con un poco de diligencia para evitar el accidente. Sólo con que se hubiesen puesto en práctica alguna de las medidas ya propuestas (incluso algunas aprobadas) desde años antes, las vidas no se habrían perdido.

La conclusión: cuando se produce un accidente es que aún no se ha hecho lo suficiente. Los enigmas que encierra este accidente difícilmente serán desvelados, pues la empresa pospuso la investigación, ya que su único interés era reabrir al servicio la Línea tras el choque y porque inicialmente los únicos encargados de investigar fueron los componentes de la Comisión Técnica de Metro, parte interesada y subjetiva en todo este accidente.

Es necesario razonar y juzgar bien, para no confundir lo verdadero con lo falso, porque quien sólo conozca un aspecto de la cuestión no conoce gran cosa de ella. Aunque siempre habrá quienes se contentan con seguir las opiniones de otros, a pesar de ser capaces de buscar por sí mismos otras mejores.

Con todas las irregularidades y deficiencias que se mostraron y quedaron patentes, también resulta inexplicable que algunos sindicatos se retirasen de la acusación.

Es pura demagogia empresarial que se hable de mejorar la Calidad (del servicio, de la circulación, de la seguridad, etc.) y no se busque alcanzar el riesgo/defecto cero, ya que no se quieren contemplar determinados riesgos (que desgraciadamente ya se han producido), como el “escape” sin control de un vehículo, alegando que son de “baja probabilidad”. Las empresas “que son inteligentes” ya se han dado cuenta, incluso han comprobado que los usuarios están dispuestos a pagar más por ella.

Alcanzar un nivel del 100% de Calidad sólo es posible si cada una

de las partes del proceso de trabajo es estudiada de manera constante y mejorada a la luz de las reacciones de todas las personas vinculadas a ella, de todas las personas involucradas en el proceso. Pero este objetivo no parece ser el que persigue la Dirección de Metro de Madrid, S.A.



XVII. 2. CIERTA SENSACIÓN DE IMPUNIDAD

Analizando, a posteriori, todo lo ocurrido antes y durante el juicio, se tiene la impresión que desde antes de iniciarse las defensas de los directivos tenían prácticamente aseguradas las absoluciones de sus representados. El sistema penal lo posibilitaría. Margarita, sus hijas y la Justicia” habían perdido la demanda” antes de iniciarse las sesiones del juicio.

Existe la sensación inequívoca de que había pruebas y motivos más que suficientes para condenar a varios directivos (Jefe de Unidad de Prevención y Jefa de Unidad de Mantenimiento), pero el sistema judicial penal ha hecho posible que salieran libres de toda culpa. No se ha hecho justicia; al contrario, se ha producido un nuevo atropello a las familias y a la memoria de los compañeros fallecidos.

La empresa ha necesitado: presionar al Inspector de Trabajo y al Técnico de Prevención, comprar y orientar a su favor los estudios de todos los peritos (incluso los Judiciales), aleccionar a los testigos y peritos, y mover todas sus influencias para conseguir un Juzgado tan benévolo. Se ha tenido que emplear a fondo.

La empresa ha realizado todo lo posible (sin importarle si era ilegal) para evitar este proceso judicial. Y, una vez fracasada en ese intento, para que los directivos imputados primero, y el conductor después, obtuviesen una sentencia favorable. Desde el principio venimos advirtiendo de este orden de prioridades de la empresa.

Fue un juicio donde casi ninguno de los comparecientes (imputados o testigos) quisieron asumir su parte de responsabilidad. La mayoría de ellos pretendieron “cubrirse las espaldas”. Aunque, para quienes conocemos el funcionamiento interno de la empresa, muchas de las afirmaciones que realizaron no eran ciertas, ni se corresponden con el quehacer cotidiano.

Como en el caso del accidente del Metro de Valencia¹, el 3 de julio de 2006, en el que hubo 43 muertos y 47 heridos, se tiene la certeza que no se quiso investigar a fondo la larga cadena de razones para evitar que los responsables empresariales resultasen condenados.

1. Véase Capítulo X. LA ACTIVIDAD DE SOLIDARIDAD OBRERA, Apartado X. 5. 2. I. *Contramarcha* 40 (Enero-Marzo 2008).

XVII. 3. LA DECISIÓN FINAL DE LOS FAMILIARES DE JUAN JOSÉ CAÑEDO

La sentencia penal no dejaba resquicio alguno a un recurso con un mínimo de posibilidades de éxito. Además, CC.OO. le había comunicado al abogado de Margarita Llofriu que no recurriría la sentencia, las defensas de los imputados no iban a recurrirla y el Fiscal no mostraba disposición alguna a hacerlo.

Los familiares de Juan José Cañedo tenían por delante un tortuoso camino: interponer recurso, esperar varios meses (inclusive un año) hasta que la Audiencia Provincial se pronunciase. Si esa sentencia era confirmatoria de la anterior se verían abocados a una nueva Demanda Civil para reclamar una indemnización (por los daños y perjuicios) por el fallecimiento. Un nuevo proceso judicial que hubiese durado años. La historia de nunca acabar.

El 26 de mayo de 2009, los abogados de los directivos se dirigieron al abogado de Margarita Llofriu para ofrecer un Acuerdo. Finalmente, días después, el 3 de junio, suscribieron un acuerdo por el cual: Margarita y sus hijas percibirían una indemnización y los incrementos de las pensiones que venían percibiendo no serían modificados.

Los familiares se merecían mucho más de todos: de la Justicia, de los trabajadores, de los sindicatos, de la empresa. Sabemos que para los familiares de Juan José ha sido un momento muy duro. Respetamos y apoyamos su decisión. Al menos está el convencimiento de haber luchado todo lo posible, de haber seguido adelante cuando los demás se quedaban atrás, de tratar de encontrar con todas sus fuerzas una explicación a estas muertes. Una muestra de responsabilidad humana natural de los unos para con los otros.

Durante estos años han demostrado una gran madurez emocional, fuerza y seguridad interiores, que les sostienen. Con un gran aguante y firmeza en sí mismos. Y era necesario parar tanto sufrimiento.

“Estoy herido
Pero no estoy muerto,
me reclinaré
y sangraré un poco
y me levantaré y lucharé de nuevo.”

Antigua balada escocesa.



XVII. 4. UN GRAN ESFUERZO BIEN EMPLEADO

Por parte de Solidaridad Obrera ha sido un enorme trabajo sindical el realizado estos años, muy superior al efectuado en casos similares anteriores. Un esfuerzo continuado de mejorar las condiciones de trabajo, luchando contra la apatía, en aportar las mayores y mejores pruebas a la defensa de los intereses de los familiares de los fallecidos en el juicio penal.

Se ha realizado un trabajo muy intenso desde la Sección Sindical. En una búsqueda continua de la verdad, aún inacabada porque han puesto muchas trabas para conocerla. Lo que intentamos con esta historia fue acercarnos lo más posible a una clase de verdad, diríamos, útil para la vida. No seríamos dignos del cariño y del respeto de los fallecidos si no defendiéramos ahora su memoria.

Nunca antes, referente a un accidente mortal, se había documentado por escrito una investigación tan completa, que integra todos los aspectos: humanos, sindicales, periodísticos, políticos, sociales, judiciales, etc.

El tiempo acaba poniendo a cada uno en su sitio. Se demuestra que la empresa no tenía voluntad propia alguna de mejorar las condiciones de seguridad, de aplicar el *Acuerdo de medidas de seguridad de mayo de 2006*. Y que estuvimos acertados denunciando el incumplimiento de este acuerdo ante los juzgados.

Llevamos nuestras reivindicaciones y demandas de medidas de seguridad hasta las instancias necesarias (Inspección de Trabajo, Juzgado de lo Social, Políticos, etc.) para “elevar” el problema y tratar de implicar en su solución a más administraciones, para que no pudieran alegar ignorancia si los problemas se reproducían. Deliberando con precaución e independencia, actuando con decisión, cediendo con elegancia y luchando con firmeza.

Porque la independencia significa una inclinación a no estar de acuerdo con la respuesta normal, con la mayoría o con la política establecida, simplemente porque estén ahí.

XVII. 5. AUTOCRÍTICA¹ PARA MEJORAR

Errores tuvimos, pero no irregularidades, y fue por nuestras propias limitaciones (de recursos, etc.), no por motivos corrompidos. Pero que no quede duda alguna: hicimos todo lo que pudimos con los recursos y medios con los que contamos. Los resultados, sinceramente, han merecido de sobra el esfuerzo y los riesgos que ha entrañado.

Estamos dispuestos a cambiar las ideas propias si los demás nos convencen de su insuficiencia, porque tenemos una disposición sincera para aprender de cualquiera, en cualquier momento; sin caer en la vanidad de los que hacen profesión de saber más de lo que saben. Porque nuestras convicciones se convertirían en un dogma irracional si no se pudieran analizar y/o alterar a la luz de nuevas ideas y hechos; cerrar puertas es cegarse deliberadamente a la verdad y cometer un error incorregible.

Los afiliados no han respondido en la medida que cabía de esperar por la muerte de un compañero, de un delegado sindical. Se produjo una escasa asistencia a los actos de homenaje.

Se constata una generalizada despreocupación por lo relacionado con las condiciones laborales y sociales. Y ante esta situación no se puede mirar hacia otro lado y seguir como si nada pasase. Lo ideal sería conseguir que las condiciones de trabajo se convirtiesen en el principal nexo de unión. Pero tenemos que vencer el rechazo inicial de los trabajadores a unir fuerzas en pos de un interés común.

1. “La cosa más fácil es engañarse a uno mismo, pues por lo general el hombre cree que es cierto todo aquello que desea”. Demóstenes.

XVII. 6. MIRANDO AL FUTURO

Estamos plenamente convencidos de que si en el futuro se produjera otro accidente mortal (que no deseamos) estaríamos mucho mejor preparados para hacerle frente. La evolución que desde Solidaridad Obrera hemos tenido en la investigación y tratamientos de estos sucesos ha sido muy positiva.

Aprendemos de cada accidente mortal, mejorando nuestra capacidad de reacción ante ellos:

- Investigando más profundamente los hechos.
- Proponiendo más rápidamente medidas de seguridad para evitarlos: en el accidente del 1997 tardamos algo más de un mes, en el accidente de 2004 sólo fueron 5 días y en el accidente de 2006 únicamente dos días.
- Incrementando significativamente los escritos dirigidos a la empresa, las denuncias presentadas ante la Inspección de Trabajo, las Demandas planteadas en los juzgados, los avisos informativos a los trabajadores, los artículos en publicaciones sindicales.

Nuestra censura para quienes han mentido, han ocultado hechos vitales en la investigación; para esos personajes tan ruines, tan irresponsables nuestro más profundo desprecio.

“Haz ahora las cosas pequeñas; así las grandes vendrán a ti pidiendo que las hagas”. Proverbio Persa.

XVII. 7. APRENDER DE ESTE ACCIDENTE

Se ha constatado que se produce una relajación en el cumplimiento de las normas de seguridad que, unida a otros factores, son causa de accidentes. Es preciso que todos (trabajadores, sindicatos y empresa) nos demos cuenta de ello y pongamos cada uno de nuestra parte para resolverlo. Dejemos de mirar hacia otro lado para no ver las deficiencias. Preocupémonos por hacer y por que se hagan las cosas bien. Acabemos con que cada uno exclusivamente se preocupe de su parcela funcional, sin excederse; más bien hagamos todo lo contrario. Evitemos la relajación en las formas de actuar.

La empresa ha de aprender de todo lo sucedido y mejorar las condiciones de seguridad: estableciéndose protocolos de actuación para determinados trabajos, contemplar en los Planes de Prevención riesgos aún no contemplados, implantar nuevos sistemas de seguridad en el Puesto de Mando. Hay que invertir y mejorar.

Porque un solo factor no es condición suficiente para que se produzca un accidente, son precisos más factores concurrentes. Las circunstancias en que se produjo el accidente han de ser totalmente estudiadas, para ser corregidas y enmendadas, sólo de esta manera se conseguirán evitar accidentes en el futuro.

Ahora, tres años después, sería prácticamente imposible que se pudiera repetir ese accidente¹, y seguro que se habrían podido evitar las consecuencias para la salud de los trabajadores. Con algunas de las medidas de seguridad, contempladas en el Acuerdo de mayo de 2006, que ya se están aplicando (Siempre estará un conductor en cabina con el vehículo estacionado, Área de Seguridad y de Trabajo, circulación del T1 arropado por otros dos vehículos, etc.) no se habrían podido producir víctimas, que es lo importante. Además se ha acelerado la retirada de los vehículos auxiliares clásicos. Este es el legado que los compañeros fallecidos, Juan José y Miguel Ángel, nos han dejado a todos los trabajadores.

1. Es cierto que, tras el 10 de abril de 2006, se han producido varios accidentes relacionados con la circulación, que tienen algunas similitudes, aunque en estas ocasiones sin fatales consecuencias.

Los trabajadores también han de tomar muy buena nota de lo sucedido y denunciar, siempre e inmediatamente, las deficiencias, carencias, averías (en las instalaciones, vehículos, protocolos de actuación, etc.). Hacerlo por escrito, a través de algún sindicato o por medio de los Delegados de Prevención, para que exista constancia fehaciente, pues esta Dirección siempre se olvida de lo que le interesa en cada momento. Es preciso demostrar con hechos que los trabajadores no permitiremos impunidad en cualquier accidente laboral.

A pesar de saber de las escasas posibilidades de una imputación fiscal (y más remota aún de una sentencia condenatoria) de los responsables, hay que hacer todos los esfuerzos, y seguir adelante a pesar de los obstáculos. Hemos de tener como muy probable que las personas mienten y no se suelen hacer responsables de sus actos. Y si se sienten acosados mentirán más. Evitemos la aniquilación de la historia, porque del pasado se aprende.

La empresa tiene que sacar una lección de este proceso judicial: esta vez, de momento, les ha salido bien, pero puede que en un futuro no encuentre a otro juez tan proclive a creer sus fantasías y mentiras.

Hay que reflexionar sobre las cosas para sacar de ellas algún provecho, pues se pueden sacar muchas verdades con estos razonamientos, ya que la realidad no tardará en castigarte si juzgas erróneamente las situaciones.

Deseamos que este libro ayude a todos a mejorar el futuro aprendiendo del pasado, a evitar que cometamos errores. Porque se precisa serenidad para aceptar lo que no se puede cambiar, valor para cambiar lo que debería cambiarse y sabiduría para distinguir lo uno de lo otro.

CAPÍTULO XVIII

ANEXOS

XVIII. 1. PROPUESTA SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA HUELGA CONVOCADA POR EL COMITÉ DE EMPRESA SOBRE SEGURIDAD

XVIII. 2. ARTÍCULOS DEL RD 1215/97: Artículo 2. Artículo 3. Artículo 5. Anexo I. 1 y 2. Anexo II. 1 y 2

XVIII. 3. ARTÍCULOS DE LA LGSS, EL CP, EL ETT Y LA LPRL

- **La Ley General de la Seguridad Social:** Artículo 123
- **El Código Penal:** Artículo 52. Artículo 75. Artículo 76. Artículo 77. Artículo 142. Artículo 152. Artículo 316. Artículo 317. Artículo 318
- **El Estatuto de los trabajadores:** Artículo 4. Artículo 19
- **La Ley de prevención de Riesgos Laborales:** Artículo 14. Artículo 17

XVIII. 4. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL T4 Y DE LA DT2

- El Tractor T4
- La Dresina DT2

XVIII. 5. PLANO DE LA RED

XVIII. 6. ENCUESTAS REALIZADAS A LOS TRABAJADORES

Realizada a los afiliados de Solidaridad Obrera en Metro de Madrid, en agosto de 2008

Realizada a los trabajadores de Metro de Madrid, en enero de 2009

XVIII. 7. BREVE HISTORIA DE LA SECCIÓN SINDICAL DE SOLIDARIDAD OBRERA EN METRO DE MADRID, S.A.

XVIII. 8. BREVE HISTORIA DE METRO DE MADRID, S.A.

XVIII. 1. PROPUESTA SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA HUELGA CONVOCADA POR EL COMITÉ DE EMPRESA SOBRE SEGURIDAD

Tras valorar, entre otras cosas, las propuestas de la Parte Social, y a expensas de la determinación de las causas del accidente producido el pasado día 10 de abril, y sin perjuicio de la adopción de las medidas definitivas que correspondan –que se tratarán en el Comité de Seguridad y Salud-, la Dirección de la empresa ha decidido llevar a cabo, en tanto se adoptan aquellas medidas, las siguientes actuaciones:

Primero.- Como actuación más inmediata, se proporcionará a las brigadas o equipos de trabajadores (en particular de las Secciones de Vía, Línea Aérea, etc.) que realicen trabajos en una zona fija y estable de la vía, y siempre como dotación del vehículo auxiliar adscrito a dicha brigada, calces portátiles, para su colocación en la zona de trabajo como protección obligatoria. La Dirección de la empresa se compromete a realizar durante el presente mes de mayo –y presentar al Comité de Seguridad y Salud- un estudio relativo a los diferentes modelos de calce que pudieran adecuarse mejor a los diferentes tipos de vehículos auxiliares. El Comité de Seguridad y Salud, con la colaboración de los estamentos técnicos de la empresa, determinará el modelo o modelos de calce más adecuados, así como cualesquiera otras circunstancias y condiciones de su utilización. La implantación de esta medida se llevará a efecto, como fecha objetivo, el 30 de octubre próximo, salvo retraso por causas debidamente justificadas que se expondrán razonadamente ante el Comité de Seguridad y Salud.

A la vez, y como posible medida complementaria o alternativa, la Dirección de la empresa estudiará y diseñará otros calces para su aplicación sobre las ruedas de los vehículos auxiliares (clásicos, vagones, etc.) cuando quedaren estacionados en la vía, con ocasión de su utilización para la realización de trabajos. La Dirección de Ingeniería, Mantenimiento e I + D de Material Móvil e Instalaciones entregará al Comité de Seguridad y Salud, durante el presente mes de mayo, una planificación detallada en el tiempo de la cronología de los trabajos y actuaciones precisos (diseño, fabricación, normalización, etc.) para implantar esta medida.

El Comité de Seguridad y Salud estudiará todas las cuestiones relacionadas con la utilización de ambos tipos de calces y realizará un seguimiento de sus resultados y eventuales incidencias, determinando cuanto proceda acerca

de su implantación, coexistencia o sustitución. La Dirección de la empresa se compromete a facilitar con puntualidad y detalle, a través de dicho Comité, la información disponible que a este respecto reclame la Representación de los Trabajadores.

De manera inmediata, a partir del día 30 de mayo próximo, para la realización de cualquier servicio, los vehículos clásicos tipo T (tractor) saldrán a línea arropados entre dos unidades de tipo VR (vehículo remolcador), que es un material tipo 500.

Segundo.- La Dirección de la empresa se compromete a confeccionar – y trasladar al Comité de Seguridad y Salud-, durante el presente mes de mayo, un calendario en el que se recoja la propuesta de una paulatina y progresiva retirada de la circulación del material tipo clásico, que actualmente se utiliza para la realización de servicios especiales o auxiliares en horario nocturno, en función del estado de cada vehículo, de la autorización de las correspondientes disponibilidades presupuestarias y de los plazos de fabricación y entrega de los nuevos vehículos. De forma inmediata, a partir del día de la fecha, serán retirados y enviados al desguace seis coches clásicos y una vagoneta.

Tercero.- Para los servicios especiales que impliquen el estacionamiento o inmovilización permanente en la vía, en horario nocturno, de un material tipo clásico en un mismo lugar, tajo o zona de trabajo se asignarán dos conductores, de tal forma que siempre permanezca un conductor a bordo del citado tren, salvo casos excepcionales en que deba abandonar el mismo por razones de su seguridad personal (trabajos con materiales peligrosos, circunstancias ambientales particularmente nocivas, etc.). Se excepcionan, expresamente, de esta disposición todos los servicios itinerantes, tales como vehículos asignados a tareas de limpieza, esmeliradora, vehículo auscultador de instalaciones, etc. Lógicamente, tampoco será aplicable esta disposición a los traslados de material entre depósitos o cocheras.

Esta medida se llevará a efecto de forma inmediata, a partir del día 5 de junio próximo.

Cuarto.- El Comité de Seguridad y Salud, durante el plazo de un mes siguiente al día de la fecha, estudiará y valorará la viabilidad técnica y operativa de las propuestas que puedan presentar cualquiera de las Representaciones – tanto de la Dirección como de la Parte Social- en el Comité de Seguridad y Salud, con la finalidad de establecer, de forma real y efectiva, un área mínima

de seguridad de varias estaciones en ambos sentidos en todo trabajo que se realice en una zona estable y fija de la vía (sin recorrido itinerante), que impida la circulación de material móvil en dicho entorno.

Quinto.- La Dirección de la empresa ha realizado una campaña de choque para comprobar el estado de las comunicaciones relativas al material móvil (en particular, sobre la radiotelefonía), de cuyos resultados y posibles actuaciones de mejora informará al Comité de Seguridad y Salud. Asimismo realizará trabajos de comprobación y, en su caso, mejora de las instalaciones de estaciones. Asimismo, la Dirección de la empresa impulsará la paulatina implantación del sistema TETRA que, en principio, se prevé instalar de manera más inmediata en línea 2.

Sexto.- El Comité de Seguridad y Salud, durante un plazo de tres meses siguientes al día de la fecha, estudiará y valorará la viabilidad técnica y operativa de las propuestas que puedan presentar cualquiera de las Representaciones – tanto de la Dirección como de la Parte Social- en el Comité de Seguridad y Salud, con la finalidad de establecer medidas de alarma que permitan avisar a los trabajadores que realizan trabajos en zonas de trabajo fijas y estables en la vía de una eventual invasión en la zona de trabajo para que puedan abandonar la vía. Dicho estudio se presentará en el Comité de Seguridad y Salud en el plazo de tres meses contados a partir del día de la fecha.

Séptimo.- La Comisión de Formación revisará la formación profesional que se viene impartiendo a los trabajadores de nuevo ingreso sobre la conducción de vehículos auxiliares, tunelillos de enlace, etc., adoptándose, en su caso, las medidas que procedan. Sin perjuicio de lo anterior, la duración de estas acciones formativas nunca será inferior a 30 horas.

Octavo.- Las eventuales disconformidades que pudieran producirse en el Comité de Seguridad y Salud acerca de la viabilidad técnica y operativa de las medidas propuestas en los apartados Cuarto y sexto se someterán al criterio de un Organismo Oficial o Entidad externa de reconocida solvencia, cuyo dictamen o parecer será tenido en cuenta para adoptar las decisiones que correspondan.

Estas actuaciones y medidas se comunicarán y plantearán en el pleno del Comité de Seguridad y Salud que se celebrará el próximo 30 de mayo, visándose, en este acto, el presente documento a los únicos efectos de su identificación.

Madrid, 29 de mayo de 2006

XVIII. 2. ARTÍCULOS DEL RD 1215/97.

De 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos del presente Real Decreto se entenderá por:

a) Equipo de trabajo: cualquier máquina, aparato, instrumento o instalación utilizado en el trabajo.

b) Utilización de un equipo de trabajo: cualquier actividad referida a un equipo de trabajo, tal como la puesta en marcha o la detención, el empleo, el transporte, la reparación, la transformación, el mantenimiento y la conservación, incluida, en particular, la limpieza.

Artículo 3. Obligaciones generales del empresario

1. El empresario adoptará las medidas necesarias para que los equipos de trabajo que se pongan a disposición de los trabajadores sean adecuados al trabajo que deba realizarse y convenientemente adaptados al mismo, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizar dichos equipos de trabajo. Cuando no sea posible garantizar de este modo totalmente la seguridad y la salud de los trabajadores durante la utilización de los equipos de trabajo, el empresario tomará las medidas adecuadas para reducir tales riesgos al mínimo.

En cualquier caso, el empresario deberá utilizar únicamente equipos que satisfagan:

a) Cualquier disposición legal o reglamentaria que les sea de aplicación.

b) Las condiciones generales previstas en el anexo I de este Real Decreto.

2. Para la elección de los equipos de trabajo el empresario deberá tener en cuenta los siguientes factores:

a) Las condiciones y características específicas del trabajo a desarrollar.

b) Los riesgos existentes para la seguridad y salud de los trabajadores en el lugar de trabajo y, en particular, en los puestos de trabajo, así como los riesgos que puedan derivarse de la presencia o utilización de dichos equipos o agravarse por ellos.

c) En su caso, las adaptaciones necesarias para su utilización por trabajadores discapacitados.

3. Para la aplicación de las disposiciones mínimas de seguridad y salud previstas en el presente Real Decreto, el empresario tendrá en cuenta los principios ergonómicos, especialmente en cuanto al diseño del puesto de trabajo y la posición de los trabajadores durante la utilización del equipo de trabajo.

4. La utilización de los equipos de trabajo deberá cumplir las condiciones generales establecidas en el anexo II del presente Real Decreto. Cuando, a fin de evitar o controlar un riesgo específico para la seguridad o salud de los trabajadores, la utilización de un equipo de trabajo deba realizarse en condiciones o formas determinadas, que requieran un particular conocimiento por parte de aquéllos el empresario adoptará las medidas necesarias para que la utilización de dicho equipo quede reservada a los trabajadores designados para ello.

5. El empresario adoptará las medidas necesarias para que, mediante un mantenimiento adecuado, los equipos de trabajo se conserven durante todo el tiempo de utilización en unas condiciones tales que satisfagan las disposiciones del segundo párrafo del apartado 1. Dicho mantenimiento se realizará teniendo en cuenta las instrucciones del fabricante o, en su defecto, las características de estos equipos, sus condiciones de utilización y cualquier otra circunstancia normal o excepcional que pueda influir en su deterioro o desajuste. Las operaciones de mantenimiento, reparación o transformación de los equipos de trabajo cuya realización suponga un riesgo específico para los trabajadores sólo podrán ser encomendadas al personal especialmente capacitado para ello.

Artículo 5. Obligaciones en materia de formación e información.

1. De conformidad con los artículos 18 y 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el empresario deberá garantizar que los trabajadores y los representantes de los trabajadores reciban una formación e información adecuadas sobre los riesgos derivados de la utilización de los equipos de trabajo, así como sobre las medidas de prevención y protección que hayan de adoptarse en aplicación del presente Real Decreto.

2. La información, suministrada preferentemente por escrito, deberá contener, como mínimo, las indicaciones relativas a:

a) Las condiciones y forma correcta de utilización de los equipos de trabajo, teniendo en cuenta las instrucciones del fabricante, así como las situaciones o formas de utilización anormales y peligrosas que puedan preverse.

b) Las conclusiones que, en su caso, se puedan obtener de la experiencia adquirida en la utilización de los equipos de trabajo.

c) Cualquier otra información de utilidad preventiva.

La información deberá ser comprensible para los trabajadores a los que va dirigida e incluir o presentarse en forma de folletos informativos cuando sea necesario por su volumen o complejidad o por la utilización poco frecuente del equipo. La documentación informativa facilitada por el fabricante estará a disposición de los trabajadores.

3. Igualmente, se informará a los trabajadores sobre la necesidad de prestar atención a los riesgos derivados de los equipos de trabajo presentes en su entorno de trabajo inmediato, o de las modificaciones introducidas en los mismos, aun cuando no los utilicen directamente.

4. Los trabajadores a los que se refieren los apartados 4 y 5 del artículo 3 de este Real Decreto deberán recibir una formación específica adecuada.

Anexo I. Disposiciones mínimas aplicables a los equipos de trabajo

1. Disposiciones mínimas generales aplicables a los equipos de trabajo

1. Los órganos de accionamiento de un equipo de trabajo que tengan alguna incidencia en la seguridad deberán ser claramente visibles e identificables y, cuando corresponda, estar indicados con una señalización adecuada.

Los órganos de accionamiento deberán estar situados fuera de las zonas peligrosas, salvo, si fuera necesario, en el caso de determinados órganos de accionamiento, y de forma que su manipulación no pueda ocasionar riesgos adicionales. No deberán acarrear riesgos como consecuencia de una manipulación involuntaria.

2. La puesta en marcha de un equipo de trabajo solamente se podrá efectuar mediante una acción voluntaria sobre un órgano de accionamiento previsto a tal efecto. Lo mismo ocurrirá para la puesta en marcha tras una parada, sea cual fuere la causa de esta última, y para introducir una modificación importante en las condiciones de funcionamiento (por ejemplo, velocidad, presión, etc.), salvo si dicha puesta en marcha o modificación no presentan riesgo alguno para los trabajadores expuestos o son resultantes de la secuencia normal de un ciclo automático.

3. Cada equipo de trabajo deberá estar provisto de un órgano de accionamiento que permita su parada total en condiciones de seguridad.

2. Disposiciones mínimas adicionales aplicables a determinados equipos de trabajo

1. Disposiciones mínimas aplicables a los equipos de trabajo móviles, ya sean automotores o no:

f) Los equipos de trabajo móviles automotores cuyo desplazamiento pueda ocasionar riesgos para los trabajadores deberán reunir las siguientes condiciones:

1.a Deberán contar con los medios que permitan evitar una puesta en marcha no autorizada.

2.a Deberán contar con los medios adecuados que reduzcan las consecuencias de una posible colisión en caso de movimiento simultáneo de varios equipos de trabajo que rueden sobre raíles.

3.a Deberán contar con un dispositivo de frenado y parada; en la medida en que lo exija la seguridad, un dispositivo de emergencia accionado por medio de mandos fácilmente accesibles o por sistemas automáticos deberá permitir el frenado y la parada en caso de que falle el dispositivo principal.

g) Los equipos de trabajo que por su movilidad o por la de las cargas que desplacen puedan suponer un riesgo, en las condiciones de uso previstas, para la seguridad de los trabajadores situados en sus proximidades, deberán ir provistos de una señalización acústica de advertencia.

Anexo II. Disposiciones relativas a la utilización de los equipos de trabajo

1. Condiciones generales de utilización de los equipos de trabajo

1. Los equipos de trabajo se instalarán, dispondrán y utilizarán de modo que se reduzcan los riesgos para los usuarios del equipo y para los demás trabajadores. En su montaje se tendrá en cuenta la necesidad de suficiente espacio libre entre los elementos móviles de los equipos de trabajo y los elementos fijos o móviles de su entorno y de que puedan suministrarse o retirarse de manera segura las energías y sustancias utilizadas o producidas por el equipo.

4. Antes de utilizar un equipo de trabajo se comprobará que sus protecciones y condiciones de uso son las adecuadas y que su conexión o puesta en marcha no representa un peligro para terceros.

Los equipos de trabajo dejarán de utilizarse si se producen deterioros, averías u otras circunstancias que comprometan la seguridad de su funcionamiento.

7. Los equipos de trabajo deberán ser instalados y utilizados de forma que no puedan caer, volcar o desplazarse de forma incontrolada, poniendo en peligro la seguridad de los trabajadores.

10. Los equipos de trabajo llevados o guiados manualmente, cuyo

movimiento pueda suponer un peligro para los trabajadores situados en sus proximidades se utilizarán con las debidas precauciones, respetándose en todo caso, una distancia de seguridad suficiente. A tal fin, los trabajadores que los manejen deberán disponer de condiciones adecuadas de control y visibilidad.

16. Los equipos de trabajo que se retiren de servicio deberán permanecer con sus dispositivos de protección o deberán tomarse las medidas necesarias para imposibilitar su uso. En caso contrario, dichos equipos deberán permanecer con sus dispositivos de protección.

2. Condiciones de utilización de equipos de trabajo móviles, automotores o no

1. La conducción de equipos de trabajo automotores estará reservada a los trabajadores que hayan recibido una formación específica para la conducción segura de esos equipos de trabajo.

XVIII. 3. ARTÍCULOS DE LA LGSS, EL CP, EL ETT Y LA LPRL

LEY GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Artículo 123. Recargo de las prestaciones económicas en caso de accidente de trabajo y enfermedad profesional.

1. Todas las prestaciones económicas que tengan su causa en accidente de trabajo o enfermedad profesional se aumentarán, según la gravedad de la falta, de un 30 a un 50%, cuando la lesión se produzca por máquinas, artefactos o en instalaciones, centros o lugares de trabajo que carezcan de los dispositivos de precaución reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad e higiene en el trabajo, o las elementales de salubridad o las de adecuación personal a cada trabajo, habida cuenta de sus características y de la edad, sexo y demás condiciones del trabajador.

2. La responsabilidad del pago del recargo establecido en el apartado anterior recaerá directamente sobre el empresario infractor y no podrá ser objeto de seguro alguno, siendo nulo de pleno derecho cualquier pacto o contrato que se realice para cubrirla, compensarla o transmitirla.

3. La responsabilidad que regula este artículo es independiente y compatible con las de todo orden, incluso penal, que puedan derivarse de la infracción.

CÓDIGO PENAL

Artículo 52.

1. No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores y cuando el Código así lo determine, la multa se establecerá en proporción al daño causado, el valor del objeto del delito o el beneficio reportado por el mismo.

2. En estos casos, los jueces y tribunales impondrán la multa dentro de los límites fijados para cada delito, considerando para determinar en cada caso su cuantía, no sólo las circunstancias atenuantes y agravantes del hecho, sino principalmente la situación económica del culpable.

3. Si, después de la sentencia, empeorase la situación económica del penado, el juez o tribunal, excepcionalmente y tras la debida indagación de dicha situación, podrá reducir el importe de la multa dentro de los límites señalados por la ley para el delito de que se trate, o autorizar su pago en los plazos que se determinen.

Artículo 75.

Cuando todas o algunas de las penas correspondientes a las diversas infracciones no puedan ser cumplidas simultáneamente por el condenado, se seguirá el orden de su respectiva gravedad para su cumplimiento sucesivo, en cuanto sea posible.

Artículo 76.

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el máximo de cumplimiento efectivo de la condena del culpable no podrá exceder del triple del tiempo por el que se le imponga la más grave de las penas en que haya incurrido, declarando extinguidas las que procedan desde que las ya impuestas cubran dicho máximo, que no podrá exceder de 20 años. Excepcionalmente, este límite máximo será:

a. De 25 años, cuando el sujeto haya sido condenado por dos o más delitos y alguno de ellos esté castigado por la ley con pena de prisión de hasta 20 años.

b. De 30 años, cuando el sujeto haya sido condenado por dos o más delitos y alguno de ellos esté castigado por la ley con pena de prisión superior a 20 años.

c. De 40 años, cuando el sujeto haya sido condenado por dos o más delitos y, al menos, dos de ellos estén castigados por la ley con pena de prisión superior a 20 años.

d. De 40 años, cuando el sujeto haya sido condenado por dos o más delitos de terrorismo de la sección segunda del capítulo V del título XXII del libro II de este Código y alguno de ellos esté castigado por la ley con pena de prisión superior a 20 años.

2. La limitación se aplicará aunque las penas se hayan impuesto en distintos procesos si los hechos, por su conexión o el momento de su comisión, pudieran haberse enjuiciado en uno sólo.

Artículo 77.

1. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores, no es aplicable en el caso de que un solo hecho constituya dos o más infracciones, o cuando una de ellas sea medio necesario para cometer la otra.

2. En estos casos se aplicará en su mitad superior la pena prevista para la infracción más grave, sin que pueda exceder de la que represente la suma de las que correspondería aplicar si se penaran separadamente las infracciones.

3. Cuando la pena así computada exceda de este límite, se sancionarán las infracciones por separado.

Artículo 142.

1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

2. Cuando el homicidio imprudente sea cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o la privación del derecho a la tenencia y porte de armas, de uno a seis años.

3. Cuando el homicidio fuere cometido por imprudencia profesional se impondrá además la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de tres a seis años.

Artículo 152.

1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado:

1. Con la pena de prisión de tres a seis meses, si se tratare de las lesiones del artículo 147.1.

2. Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.

3. Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.

2. Cuando los hechos referidos en este artículo se hayan cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un arma de fuego, se impondrá asimismo, y respectivamente, la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores o del derecho a la tenencia y porte de armas por término de uno a cuatro años.

3. Cuando las lesiones fueren cometidas por imprudencia profesional se impondrá asimismo la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de la profesión, oficio o cargo por un período de uno a cuatro años.

Artículo 316.

Los que con infracción de las normas de prevención de riesgos laborales y estando legalmente obligados, no faciliten los medios necesarios para que

los trabajadores desempeñen su actividad con las medidas de seguridad e higiene adecuadas, de forma que pongan así en peligro grave su vida, salud o integridad física, serán castigados con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses.

Artículo 317.

Cuando el delito a que se refiere el artículo anterior se cometa por imprudencia grave, será castigado con la pena inferior en grado.

Artículo 318.

Cuando los hechos previstos en los artículos de este título se atribuyeran a personas jurídicas, se impondrá la pena señalada a los administradores o encargados del servicio que hayan sido responsables de los mismos y a quienes, conociéndolos y pudiendo remediarlo, no hubieran adoptado medidas para ello. En estos supuestos la autoridad judicial podrá decretar, además, alguna o algunas de las medidas previstas en el artículo 129 de este Código.

ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES

Artículo 4. Derechos laborales.

2. En la relación de trabajo, los trabajadores tienen derecho:

a. A su integridad física y a una adecuada política de seguridad e higiene.

Artículo 19. Seguridad e higiene.

1. El trabajador, en la prestación de sus servicios, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.

2. El trabajador está obligado a observar en su trabajo las medidas legales y reglamentarias de seguridad e higiene.

3. En la inspección y control de dichas medidas que sean de observancia obligada por el empresario, el trabajador tiene derecho a participar por medio de sus representantes legales en el centro de trabajo, si no se cuenta con órganos o centros especializados competentes en la materia a tenor de la legislación vigente.

4. El empresario está obligado a facilitar una formación práctica y adecuada en materia de seguridad e higiene a los trabajadores que contrata, o cuando cambien de puesto de trabajo o tengan que aplicar una nueva técnica que pueda

ocasionar riesgos graves para el propio trabajador o para sus compañeros o terceros, ya sea con servicios propios, ya sea con la intervención de los servicios oficiales correspondientes. El trabajador está obligado a seguir dichas enseñanzas y a realizar las prácticas cuando se celebren dentro de la jornada de trabajo o en otras horas, pero con el descuento en aquélla del tiempo invertido en las mismas.

5. Los órganos internos de la empresa competentes en materia de seguridad y, en su defecto, los representantes legales de los trabajadores en el centro de trabajo, que aprecien una probabilidad seria y grave de accidente por la inobservancia de la legislación aplicable en la materia, requerirán al empresario por escrito para que adopte las medidas oportunas que hagan desaparecer el estado de riesgo; si la petición no fuese atendida en un plazo de cuatro días, se dirigirán a la autoridad competente; ésta, si apreciase las circunstancias alegadas, mediante resolución fundada, requerirá al empresario para que adopte las medidas de seguridad apropiadas o que suspenda sus actividades en la zona o local de trabajo o con el material en peligro. También podrá ordenar, con los informes técnicos precisos, la paralización inmediata del trabajo si se estima un riesgo grave de accidente.

Si el riesgo de accidente fuera inminente, la paralización de las actividades podrá ser acordada por decisión de los órganos competentes de la empresa en materia de seguridad o por el 75% de los representantes de los trabajadores en empresas con procesos discontinuos y de la totalidad de los mismos en aquéllas cuyo proceso sea continuo; tal acuerdo será comunicado de inmediato a la empresa y a la autoridad laboral, la cual, en veinticuatro horas, anulará o ratificará la paralización acordada.

LEY DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Artículo 14. Derecho a la protección frente a los riesgos laborales.

1. Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.

El citado derecho supone la existencia de un correlativo deber del empresario de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales.

Este deber de protección constituye, igualmente, un deber de las Administraciones públicas respecto del personal a su servicio.

Los derechos de información, consulta y participación, formación en materia preventiva, paralización de la actividad en caso de riesgo grave e

inminente y vigilancia de su estado de salud, en los términos previstos en la presente Ley, forman parte del derecho de los trabajadores a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.

2. En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. A estos efectos, en el marco de sus responsabilidades, el empresario realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores, con las especialidades que se recogen en los artículos siguientes en materia de plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de riesgos, información, consulta y participación y formación de los trabajadores, actuación en casos de emergencia y de riesgo grave e inminente, vigilancia de la salud, y mediante la constitución de una organización y de los medios necesarios en los términos establecidos en el capítulo IV de esta Ley.

El empresario desarrollará una acción permanente de seguimiento de la actividad preventiva con el fin de perfeccionar de manera continua las actividades de identificación, evaluación y control de los riesgos que no se hayan podido evitar y los niveles de protección existentes y dispondrá lo necesario para la adaptación de las medidas de prevención señaladas en el párrafo anterior a las modificaciones que puedan experimentar las circunstancias que incidan en la realización del trabajo.

3. El empresario deberá cumplir las obligaciones establecidas en la normativa sobre prevención de riesgos laborales.

4. Las obligaciones de los trabajadores establecidas en esta Ley, la atribución de funciones en materia de protección y prevención a trabajadores o servicios de la empresa y el recurso al concierto con entidades especializadas para el desarrollo de actividades de prevención complementarán las acciones del empresario, sin que por ello le eximan del cumplimiento de su deber en esta materia, sin perjuicio de las acciones que pueda ejercitar, en su caso, contra cualquier otra persona.

5. El coste de las medidas relativas a la seguridad y la salud en el trabajo no deberá recaer en modo alguno sobre los trabajadores.

Artículo 16. Plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de los riesgos y planificación de la actividad preventiva.

3. Cuando se haya producido un daño para la salud de los trabajadores o cuando, con ocasión de la salud prevista en el artículo 22, aparezcan indicios

de que las medidas de prevención resultan insuficientes, el empresario llevará a cabo una investigación al respecto, a fin de detectar las causas de estos hechos.

Artículo 17. Equipos de trabajo y medios de protección.

1. El empresario adoptará las medidas necesarias con el fin de que los equipos de trabajo sean adecuados para el trabajo que deba realizarse y convenientemente adaptados a tal efecto, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizarlos.

Cuando la utilización de un equipo de trabajo pueda presentar un riesgo específico para la seguridad y la salud de los trabajadores, el empresario adoptará las medidas necesarias con el fin de que:

- a. La utilización del equipo de trabajo quede reservada a los encargados de dicha utilización.
- b. Los trabajos de reparación, transformación, mantenimiento o conservación sean realizados por los trabajadores específicamente capacitados para ello.

XVIII. 4. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL T4 Y DE LA DT2

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL TRACTOR T4

Tractor eléctrico dotado de bogies, dotado con dos cabinas de conducción y plataforma central de carga. Los equipos eléctricos, mecánicos y neumáticos son idénticos a los Coches Clásicos.

Características Técnicas Básicas:

2 Bogies tipo MM71: Cada bogie esta dotado con dos motores de 110 CV. cada uno.

Equipo de freno neumático de servicio de tres tuberías, con triple válvula y compresor GE.

Freno mecánico accionado por volante y trinquete de retención,

Equipo de comunicación: Radioteléfono tren - tierra - tren

Sistema de seguridad: Hombre Muerto.

Longitud entre testeros: 12,500 m. Según plano 22404

Distancia entre pivotes: 8 m. Según plano 22404.

Ancho de caja: 2,162 m. Según plano 22404.

Tara aproximada: 25 Toneladas,

Carga Máxima: 15 Toneladas.

Aceleración aproximada: 0,6 m/s².

Deceleración aproximada: 0,8 m/s².



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA DRESINA DT2

Se trata de una Dresina Torre de Línea Aérea, dotada de una cabina para transporte de personal y torre elevable y desplazable. Destinada para trabajos de Línea Aérea.

Características Técnicas Básicas:

Vehículo de dos ejes.

Propulsión mediante Motor Diesel de 110 CV.

Tipo de Transmisión Mecánica, con cambio de 5 velocidades.

Inversor de dos sentidos.

Embrague monodisco accionado hidráulicamente.

Equipo de freno neumático de servicio de tres tuberías, con triple válvula.

Freno mecánico mediante muelle acumulador

Equipo de comunicación: Radioteléfono tren - tierra - tren

Sistema de seguridad: Hombre Muerto.

Longitud entre topes: 7,540 m.

Distancia entre ejes: 3,500 m. Ancho de caja: 2,300 m.





XVIII. 6. ENCUESTAS REALIZADAS A LOS TRABAJADORES

Desde la muerte de los dos compañeros, oficiales de Línea Aérea, el pasado 10 de abril de 2006, Solidaridad Obrera emprendió una lucha porque se aplicasen medidas de seguridad que evitasen la repetición de accidentes como éste.

En estos casi tres años hemos realizado varias decenas de propuestas (al Comité de Seguridad y Salud y a otras instancias de la empresa) para mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores. Hemos presentado ante la Inspección de Trabajo una quincena de Denuncias contra la empresa, relacionadas con la circulación y la seguridad en los trabajos que se efectúan en la plataforma de la vía. También, ante el incumplimiento empresarial del *Acuerdo de Medidas de Seguridad para trabajos en la vía de mayo de 2006*, presentamos dos Denuncias contra la empresa en los Juzgados de lo Social. Y hemos querido manteneros informados de toda esta actividad y de lo relativo al accidente mortal a través de más de 60 avisos y de los artículos en las trece últimas ediciones del *Contramarcha*.

Nuestro interés es identificar precozmente situaciones de riesgo desconocidas o infravaloradas hasta este momento; para poder intervenir previamente y así prevenir los riesgos en el futuro, evitando consecuencias negativas para los trabajadores. Por todo ello, te pedimos que participes con nosotros en esta tarea y que contestes con sinceridad a la siguiente encuesta. No es preciso que te identifiques, aunque nos gustaría saber cual es tu categoría; porque, realices o no trabajos en la vía, tu opinión es muy importante.

Realizada a los afiliados de Solidaridad Obrera en Metro de Madrid, en agosto de 2008

1. ¿Conocías a Juanjo y a Miguel?
2. Cómo te afectaron personalmente y en tu trabajo estas dos trágicas muertes
3. Lo ocurrido ¿era previsible que podía suceder?
4. ¿Conoces las Medidas de Seguridad, acordadas en mayo de 2006, para trabajos que se realizan en la vía?
5. ¿Crees que son suficientes?

6. ¿Opinas que debería establecerse alguna otra medida más? ¿Cuál/es?
7. Cómo valoras el incumplimiento empresarial de estas medidas
8. Ahora ¿persisten las causas del accidente?
9. ¿Conoces la actividad sindical realizada, sobre este accidente y las medidas de seguridad al respecto, desde entonces? ¿Qué destacarías?
10. ¿Crees que se pudo haber evitado este accidente, que se pudieron impedir estas muertes?

Realizada a los afiliados de Solidaridad Obrera y a los trabajadores de Metro de Madrid, en enero de 2009

1. Cómo te afectaron personalmente y en tu trabajo estas dos trágicas muertes.
2. Lo ocurrido ¿era previsible que podía suceder?
3. ¿Conoces todas las Medidas de Seguridad, recogidas en los 8 Apartados del *Acuerdo de mayo de 2006*?
4. ¿Cuántas conoces?
5. Las has conocido: ¿en avisos a los trabajadores?, ¿en artículos del Contramarcha? ¿de otra manera?
6. Consideras que se ha informado adecuada y suficientemente sobre el *Acuerdo* y el accidente.
7. Consideras precisa alguna otra acción para que los trabajadores conozcan este Acuerdo. ¿Cuál/es?.
8. ¿Crees que las medidas contempladas en este Acuerdo son suficientes?
9. ¿Opinas que debería establecerse alguna otra medida más? ¿Cuál/es?
10. La empresa está incumpliendo 7 de los 8 Apartados de este *Acuerdo* ¿Cómo valoras el incumplimiento empresarial de estas medidas?
11. Ahora ¿crees que persisten las causas del accidente?
12. ¿Conoces la actividad sindical realizada, sobre este accidente y las medidas de seguridad al respecto, desde entonces? ¿Qué destacarías?
13. ¿Crees que se pudo haber evitado este accidente, que se pudieron impedir estas muertes?
14. Entre todos ¿Qué más podemos hacer?

XVIII. 7. BREVE HISTORIA DE LA SECCIÓN SINDICAL DE SOLIDARIDAD OBRERA EN METRO DE MADRID, S.A.

La Confederación Sindical SOLIDARIDAD OBRERA nace como organización en 1990. Es una asociación de trabajadores y trabajadoras que se define anarcosindicalista y, por tanto, de clase, autónoma, autogestionaria, federalista, internacionalista y libertaria; que lucha por la mejora de sus condiciones de vida y de trabajo y, a la vez, avanzar, a través de estas luchas, hacia su emancipación como clase.

Es independiente del Estado y de todo partido político o grupo, por lo que no existen otros intereses que no sean los de las propias trabajadoras y trabajadores afiliados. La solidaridad de clase es el principio que rige las relaciones internas del Sindicato y nuestra más preciada herramienta de lucha. La acción directa, entendida como la solución de los problemas por los propios interesados, sin intermediarios que los suplanten, es nuestra forma de actuación.

Tiene como ámbito esencial de actuación territorial, el constituido por las diversas comunidades autónomas y nacionalidades que conforman el territorio del Estado Español. Solidaridad Obrera es internacionalista, buscando la unidad de clase por encima de Estados y fronteras artificiales.

El ámbito profesional es el de todos los trabajadores manuales e intelectuales, en activo o desempleo; los trabajadores autónomos que no tengan asalariados a su cargo y los pensionistas. El funcionamiento, tanto en la adopción de acuerdos como en la elección de sus órganos de coordinación, representación y gestión, se rige por principios de democracia directa. El máximo órgano de decisión del Sindicato es la Asamblea General de Afiliados, que se convoca con una periodicidad, al menos, mensual.

La idea central de Solidaridad Obrera es alcanzar que nuestra sociedad sea libre, solidaria, sin explotación ni jerarquía alguna, en definitiva, una sociedad libertaria.

La Sección Sindical en Metro de Madrid. Se constituyó en 1990. Desde entonces ha concurrido a todas las Elecciones Sindicales al Comité de Empresa. En las Elecciones Sindicales de 2007 obtuvo la representación de cinco vocales (de 33 que conforman el Comité de Empresa) y 503 votos. Cuenta con varios cientos de afiliados.



XVIII. 8. BREVE HISTORIA DE METRO DE MADRID, S.A.

Metro de Madrid, S.A. se constituyó en el año 1917 como Sociedad Anónima de carácter privado. Tras el periodo de Intervención que se inició el 7 de junio de 1978 por aplicación del Real Decreto Ley 13 del mismo año, la Ley 32/1979 de 8 de noviembre declaró la necesidad de ocupación con carácter de urgencia, a los efectos de expropiación forzosa, de la adquisición de las acciones de la Empresa para transmitir las al Ayuntamiento y a la Diputación Provincial de Madrid en unos porcentajes del 75% y 25% respectivamente.

El 24 de marzo de 1986 cesó la Intervención y se traspasaron a la Comunidad de Madrid los bienes del Estado afectos a la explotación del servicio. En esa misma fecha se hizo entrega de las acciones de Metro de Madrid, S.A. a la Comunidad de Madrid y a su Ayuntamiento.

Posteriormente, el 24 de diciembre y el 30 del mismo mes del citado año, la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid transfirieron los derechos sobre las acciones de Metro de Madrid, S.A. al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

La Sociedad, según dispone el artículo 2 de sus Estatutos, tiene por objeto:

- a) La gestión y explotación del servicio público del ferrocarril metropolitano de Madrid.
- b) El diseño, construcción, gestión y explotación de medios de transporte para personas o equipajes.
- c) El diseño, construcción, gestión y explotación de medios de transporte, por cable o sin él, de señales o comunicaciones, ya directamente, ya en colaboración con terceros, previa la obtención de las oportunas licencias, cuando ello fuera necesario.
- d) La gestión y rentabilización de su patrimonio por cualquier medio, directamente o en colaboración con terceros y la realización de todo tipo de obras y construcciones civiles, con exclusión de aquellas actividades para cuyo ejercicio la ley exija requisitos especiales que no queden cumplidos por esta Sociedad.

Las actividades integrantes del objeto social podrán ser desarrolladas por la Sociedad de modo indirecto, mediante la titularidad de acciones o participaciones de Sociedades con objeto idéntico o análogo.

Actualmente, dispone de una Red de 283,3 kilómetros y 292 estaciones.

Este breve resumen está basado, fundamentalmente, en Las Cuentas Anuales e Informe de Gestión de 2007 de Metro de Madrid, S.A. y de información que se puede encontrar en su página web.



Las oficinas centrales de Metro de Madrid

CAPÍTULO XIX

ABREVIATURAS Y DEFINICIONES

Acusador particular. Persona que sostiene en un procedimiento seguido por delito o falta perseguible de oficio, la acción punitiva (implica pena o castigo) y de resarcimiento, o simplemente la pretensión punitiva por no ser directamente el ofendido por el hecho punible.

ADIF. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. El 1/1/2005 RENFE se divide en dos: RENFE Operadora y ADIF. Empresa estatal encargada del mantenimiento y gestión de las instalaciones ferroviarias (vías, estaciones, etc.), por las que cobra un canon a las empresas (como RENFE Operadora) que utilizan esas instalaciones.

Andén. Acera a lo largo de la vía para que los viajeros puedan subir o bajar del tren.

Área de seguridad. Es un tramo de línea establecido para proteger a los equipos de trabajadores que ocupan un “área de trabajo” y por el cual se prohíbe la circulación de los trenes sin autorización expresa por parte del Puesto de Marido.

Arnés. Elemento de seguridad utilizado en escalada. El de cintura es el más usado, un solo punto de anclaje en la parte delantera. Es el más seguro en lo que respecta a traumas y lesiones del que cae, incluso en caso de caída cabeza abajo.

Arrope. Colocar dos trenes en los extremos de otro (averiado), para su traslado.

A.T.O. Es un modo de conducción automática en la que el propio tren, una vez iniciada la marcha, desarrolla su velocidad y se detiene en el siguiente punto de parada sin intervención del conductor. El ATO está supervisado en todo momento por el ATP, por ello, ante cualquier fallo del equipo de ATO éste actuará.

A.T.P. Es el sistema de Protección Automática del Tren. Modo de conducción manual. Es un sistema de seguridad que mediante una serie de señales codificadas, transmitidas desde la vía y captadas por los trenes, se definen las velocidades máximas a las que pueden éstos circular por los diferentes tramos en los que se divide el trayecto, logrando de esta forma una conducción segura y con protección. Su misión es supervisar en todo momento la marcha de los trenes, estableciendo

unos límites máximos en la velocidad de los mismos. Estos límites se determinan en función de unos parámetros estáticos de cada uno de los puntos de la vía, como por ejemplo: proximidad a la estación, paso por agujas, curvas, pendientes pronunciadas, etc. El tren podrá circular ajustándose a dichos límites, pero sin sobrepasarlos, ya que en caso contrario el sistema actuará sobre el freno de emergencia del tren de forma inmediata.

Auto (judicial). Forma que revisten determinadas resoluciones judiciales, habrán de ir divididas en resultandos y considerandos, conteniendo aquéllos los hechos y éstos los fundamentos jurídicos que le sean de aplicación, concluyendo con la parte dispositiva la cual habrá de contener el mandato judicial concreto a que se contraigan.

Barrón. Pieza metálica, portátil, que posibilita la unión entre dos vagones. Utilizado para remolque entre vehículos móviles.

Batería. Situada en los bajos de algunos coches. En realidad se trata de un grupo de baterías que sirven para poner en servicio la Unidad de Tren. Además sustituye al Convertidor Estático en caso de avería de éste. Fuente de tensión continua que produce electricidad.

Buena fe laboral. Actitud de las partes que se concretiza en una buena disposición y que ha de regir la contratación (art. 89.1 del ETT), el ejercicio de las obligaciones en el puesto de trabajo (art. 5.a. del ETT) y las prestaciones recíprocas (art. 20.2 del ETT). Su trasgresión por el trabajador constituye (art. 54.2.d. del ETT) causa de despido. Criterio de conducta a la que ha de adaptarse el comportamiento jurídico de los hombres.

Cabeza de freno. Llamado también panel electromecánico de freno. Componente del sistema de freno de aire comprimido. Desde ella se controla la presión de la tubería de freno.

Calces. Son elementos de seguridad que se disponen en la vía para impedir el paso de trenes a una vía principal, evitando un posible riesgo de alcance, constan de piezas metálicas situadas sobre las vías secundarias (vías de en lace con depósito o correspondencias entre dos líneas) que provocan la salida de las ruedas del tren de los carriles sobre los que circula, ocasionando en consecuencia, su descarrilo. Además

de los anteriores, también existen unos calces de tipo manual, que se instalan de forma provisional en las vías secundarias donde se están realizando obras, reformas, etc.

Calzo (calce, calza). Pieza metálica en forma de cuña ubicada en un carril de una vía de estacionamiento destinada a su protección o para inmovilización de un vehículo.

Carril. Elemento de acero que sirve para sustentar el material rodante y que se utiliza para guiar sus ruedas y, también, como conductor eléctrico.

Caso fortuito. Causar el hecho por mero accidente, sin dolo ni culpa.

Catenaria (en el lenguaje ferroviario) o línea aérea de contacto. Es el tendido que, montado sobre las vías, permite al material motor eléctrico la captación de energía a través de su pantógrafo.

CBTC. El nuevo sistema de CBTC es una evolución sobre el modo automático de conducción de trenes de ATP de Dimetronic, la diferencia es el sistema de detección del tren. Se pasa de la localización mediante la recepción de información de la vía al tren por medio de balizas, a la detección continua del tren por medio de radiotelefonía y la implicación directa del puesto de mando sobre el mismo. Este sistema permite la regularización de los trenes, por medio del puesto de mando, tanto en la velocidad del tren como en las paradas en las estaciones, mediante la acción directa sobre el mismo, sin necesidad de usar señales.

Circuito de vía. Es el elemento básico en las instalaciones eléctricas de señalización ferroviaria. Sirve para detectar en todo momento la posición real de los vehículos que circulan por la Red. Esto se consigue dividiendo o seccionando, eléctricamente, los carriles de la vía en tramos. A estos tramos se les denomina circuito de vía.

Cochera. Ver Depósito

Comisión de Formación. Comisión interna, formada por Representantes de los Trabajadores y Representantes de la empresa. Su cometido son los programas de formación profesional, los planes de formación, cursos, etc.

Comisión Permanente (del Comité de Empresa de Metro de Madrid). Está compuesta por seis vocales del Comité de Empresa, elegidos en función de la representatividad obtenida en las Elecciones Sindicales (2 del SCMM, 1 de CC.OO. 1 de Solidaridad Obrera 1 de UGT y 1 de SLMS); uno será el Presidente y otro el Secretario del Comité. Será la encargada de elaborar el Orden del Día de los Plenos del Comité de Empresa, la responsable de organizar y gestionar los mandatos que reciba de dicho Pleno coordinará las relaciones entre éste y la Dirección de la empresa, así como la firma de los acuerdos que se alcancen con la misma, resolver los temas que diariamente se presenten en la Secretaría del Comité, todo lo relacionado con sanciones a los trabajadores, etc. (Normas de Funcionamiento del Comité de Empresa....).

Comité de Empresa. Es el órgano representativo y colegiado del conjunto de los trabajadores en la empresa o centro de trabajo para la defensa de sus intereses, constituyéndose en cada centro de trabajo cuyo censo sea de 50 o más trabajadores. Artículo 63 del Estatuto de los Trabajadores. En el caso de Metro de Madrid, en abril de 2006, el Comité de Empresa estaba constituido por 31 representantes, de los cuales 6 eran representantes de Solidaridad Obrera, 7 del Sindicato de Conductores del Metro de Madrid (SCMM), 7 de Comisiones Obreras (CC.OO.), 5 de Unión General de Trabajadores (UGT), 4 del Sindicato Libre Metro Suburbano (SLMS), 1 del Sindicato de Estaciones Metro de Madrid (SEMM) y 1 del Sindicato de Técnicos de Metro de Madrid (STMM).

Cómplices. Son aquellas personas que auxilian al delito que se conoce que se va a perpetrar por otros, a los que se ayuda por actos de preparación, sin tomar parte directa ni necesaria en la ejecución.

Compresor. Suministra aire comprimido a los diversos circuitos neumáticos del tren (frenos, puertas, pantógrafos, etc.)

Concurso de leyes penales. Se da cuando a una y misma acción son aplicables dos o más preceptos penales que se excluyen recíprocamente.

Conspiración. Acto por el cual dos o más personas se conciertan para la ejecución de un delito y resuelven ejecutarlo.

Contramaestre. Categoría profesional inmediatamente superior (jerárquica y funcionalmente) a la Oficial.

Contramarcha. Freno de inversión eléctrico. Actuación de los motores en sentido inverso de la marcha.

Contravía (a). En dirección prohibida, en sentido contrario al establecido.

Convertidor (Estático). Es el encargado de transformar la corriente que proviene del Hilo de Trabajo (600 voltios) en otros voltajes (380 voltios corriente alterna trifásica, 400 v. c. a. t. , etc.). Es un elemento estático, no rotativo.

CP. Código Penal

Control de Tráfico Centralizado (CTC). Sistema de control de la circulación ferroviaria desde un enclavamiento central por medio de intercambio continuo de información entre los aparatos de vía, los trenes y el enclavamiento.

CSS. Comité de Seguridad y Salud.

Culpa. Se produce cuando obrando, sin intención y sin la diligencia debida se causa un resultado dañoso, previsible y penado por la ley.

Check-list. Listado de tareas o cosas (elementos) que revisar.

Delito. Son delitos las acciones y omisiones dolosas o culposas penadas por la ley.

Depósito. O cochera es el lugar provisto de las vías e instalaciones necesarias, donde se encierran trenes para su estancia, revisión o reparación.

Descarrilamiento. Se produce cuando las ruedas de un vehículo se salen de los carriles, ya sea por una rotura accidental de éstas, por rebasar calces elevados, talonar una aguja, etc.

Descarrilo. Forma usual de decir descarrilamiento, acción y efecto de caerse un tren de la vía, tramo de vía donde ocurrió el suceso.

Desfrenado. Sin aplicación de cualquier tipo de freno.

Diagonal. Es la unión de dos agujas, cada una de ellas accionada por un motor eléctrico y que se mueven de forma conjuntada a la misma posición. La aguja puede estar en disposiciones: a la recta, cuando permite circular al tren en la misma dirección; al desvío, cuando el tren cambia de dirección.

Dresina. Vagoneta autopropulsada, conducida por personal propio del servicio, dedicada a transporte de personal, herramientas y materiales para conservación.

DT2. Vehículo auxiliar, Dresina Torre de Línea Aérea, dotada de una cabina para transporte de personal y torre elevable y desplazable. Véase Capítulo... "Anexos", donde se detallan las características técnicas.

Enclavamiento. Es un conjunto de dispositivos y aparatos electromecánicos, mediante los cuales se pueden dar órdenes a señales, agujas, calces, etc., para la realización y comprobación de maniobras, garantizando la seguridad en la circulación de los trenes.

Equipo de trabajo. Cualquier máquina, aparato, instrumento o instalación utilizado en el trabajo.

Escape. Salida intempestiva e imprevista del vehículo.

Escape libre. Cuando el escape no tiene algún mecanismo de freno que le retenga.

Esmeriladora. Vehículo auxiliar utilizado para la limpieza de grasa de los raíles de la Red, normalmente sale a línea una vez que se cierra el servicio a los viajeros.

Estación. Lugar donde habitualmente hacen parada los trenes y se admiten viajeros. Sus límites son los piñones de entrada y de salida.

ETT. Estatuto de los Trabajadores. Real Decreto Legislativo 1/1995 de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido.

Freno de estacionamiento. Freno mecánico. Utilizado para la inmovilización del vehículo, una vez está parado, para su estacionamiento.

Freno mecánico (volante). Para aplicar el freno mecánico se gira el

volante en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que se puede; después con el pié se ajusta un trinquete que impide su aflojamiento.

Freno neumático. Conocido también como freno de aire o freno aerodinámico dependiendo de su aplicación, es cualquiera de los dos tipos de sistemas de frenado que reciben esta denominación. El primer tipo es el que usan los trenes, camiones y autobuses, operados mediante pistones con depósitos de aire comprimido, conectados a unos tambores de freno. Cuando la presión del aire en el tubo de freno es reducida, el aire automáticamente entra dentro del tambor de freno.

Gálibo. Son las dimensiones máximas de los vehículos ferroviarios que puedan circular por una red determinada. Trenes de Gálibo estrecho (tipo 2000 y 3000). Trenes de Gálibo ancho (tipo 5000, 6000, 7000, 8000, 9000). Líneas de Gálibo estrecho: la 1, 2, 3, 4, 5, 11 y el ramal Ópera-Príncipe Pío. Líneas de Gálibo ancho: la 6, 7, 8, 9, 10 y 12.

ITSS. Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Hilo de contacto. Alambre de cobre electrolítico puro o con una pequeña aleación de plata o cadmio que se usa para hacer conexión eléctrica entre la línea aérea de contacto y el pantógrafo.

Hilo de trabajo. También denominado hilo de contacto, es el cable de cobre electrolítico puro o con una pequeña aleación de plata o cadmio que alimentado desde la subestación, suministra la tensión necesaria a los trenes a través del pantógrafo. Es el polo positivo del circuito eléctrico, mientras que los carriles son el negativo.

Hombre muerto (pulsador). Dispositivo de seguridad que se instala en el material motor ferroviario que el maquinista debe controlar mientras la máquina esté en marcha. En caso de ignorar las indicaciones del sistema, provoca el frenado completo de la composición. Es necesario mantenerlo pulsado, en caso contrario el tren se frena en emergencia.

Homicidio. Delito regulado en el artículo 407 del Código Penal, y lo comete aquél que mata a otro.

Imprudencia. Para que se produzca se tienen que dar los siguientes requisitos: ausencia de malicia o intención en el agente; producción de un daño material que constituiría delito de mediar malicia; que el hecho

se realice sin haber prestado el agente el cuidado y atención debidos; relación de causalidad entre el acto inicialmente voluntario y el mal causado; que el acto inicial que se realice sea lícito y legal.

Imprudencia temeraria. Punible o inexcusable negligencia con olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja, la cual conduce a ejecutar hechos que, a mediar malicia en el actor, serían delitos.

Imputado. Persona contra la que se solicita que se dirija un procedimiento penal.

Infracción. Transgresión, quebrantamiento de una ley, pacto o tratado; de una norma moral, lógica o doctrinal.

Inhabilitación especial (para ejercicio de profesión). Pena privativa de derechos que tiene la condición de grave y principal pero puede transformarse en accesoria en aquellos casos en los que no imponiéndola la ley especialmente declara que otras penas la llevan consigo. Privará al penado de la facultad de ejercer su profesión por el tiempo de la condena.

Inspector del Puesto de Mando. Mando intermedio a cargo de una o varias Líneas (y cocheras o depósitos) de la Red, responsable de dirigir la circulación.

Interestación. Trayecto comprendido entre el piñón de salida de una estación y el de entrada de la siguiente.

LGSS. Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, (BOE del día 29).

Línea aérea. Conjunto de cables, instalados a lo largo de las vías, que suministran la energía eléctrica necesaria para el funcionamiento de los trenes.

Línea Aérea (Sección). Forma parte de la Dirección de Ingeniería Mantenimiento e I-D de Material Móvil e Instalaciones. Sufrió en 1998 una Modificación Sustancial de las condiciones de trabajo (en base al art. 41 del ETT). Desde entonces permanecieron en la Sección un

número aproximado de 49 trabajadores (10 mandos intermedios y 39 oficiales).

Sus funciones son: Mantenimiento integral, preventivo y correctivo, de la línea aérea y demás elementos asociados a la misma. Podrán formar equipos polivalentes con personal de la Sección de Vía, para atención de incidencias y averías que surjan en instalaciones cuyo mantenimiento compete a cualquiera de las dos Secciones. Además realizarán limpieza de fosos de escaleras mecánicas, de pozos de ventilación y de bombeo, carga y descarga de materiales, maquinaria, herramientas, eliminación de pintadas, trabajos de soldadura, corte y cerrajería, etc.

Litisconsorcio pasivo. Escrito dirigido al juzgado en contestación a la providencia dictada para ampliar la demanda introduciendo nuevas partes como demandadas.

LPRL. Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Ley 31/1999, de 8 de noviembre

Maneta. Pieza estrecha y alargada que tienen algunos objetos, que sirve para accionar manualmente un mecanismo, como la maneta de los frenos.

Manómetro. Indicador de presión; en las locomotoras de vapor señala la presión de la caldera y está constituido por un cuerpo cilíndrico de latón en cuyo interior hay un tubo espiral elástico que comunica por un extremo con el vapor de la caldera; el otro extremo, libre, acciona una aguja que se mueve sobre un cuadrante graduado en atmósferas o kilos por centímetro cuadrado, con indicación de presión límite superior; dispone de una llave para aislarlo de la caldera y también, generalmente, de un grifo de descarga; se encuentra en la parte superior de la marquesina de la locomotora.

Manómetro de cabina. Un shegyscopio o manómetro es un instrumento de medición que sirve para medir la presión de fluidos contenidos en recipientes cerrados. Existen, básicamente, dos tipos: los de líquidos y los de gases. En los manómetros metálicos la presión da lugar a deformaciones en una cavidad o tubo metálico. Estas deformaciones se transmiten a través de un sistema mecánico a una aguja que marca directamente la presión sobre una escala graduada.

Manual de Vehículos Auxiliares. Libro que comprende lo más sustancial sobre este tipo de vehículos.

Material Móvil. Tren. Vehículo o conjunto de vehículos ferroviarios acoplados unos a otros, que forman una unidad circulatoria, destinada al transporte de viajeros, materiales o equipos de trabajo.

Mechinal. Nichos para refugio exclusivo de personal. Huecos abovedados de dimensiones aproximadas 1'50 x 2,00 x 0,75 metros, practicados en los paramentos laterales del túnel, a 25 metros de distancia entre sí y situados a tresbolillo en ambos paramentos laterales.

Mesas de Productividad. Negociaciones, entre la Representación de la empresa y la Representación de los trabajadores, para incrementar la productividad de la actividad laboral, mejorar su rendimiento y optimizar los recursos humanos a cambio de una contraprestación.

Metro Ligero. Tranvía. Actualmente en Madrid hay 4 líneas de Metro Ligero o Tranvía. Una en el municipio de Parla. Otra en el municipio de Madrid e integrada plenamente en la red de Metro (Línea 1, Las Tablas-Pinar de Chamartín). Una línea privada, entre el municipio de Madrid y el de Aravaca (Línea 2, Colonia Jardín-Estación de Aravaca. Y otra línea privada, entre el municipio de Madrid y el de Boadilla del Monte (Línea 3, Colonia Jardín-Puerta de Boadilla).

NS. Normas de Seguridad de los Agentes en relación con la circulación.

Oficial. Categoría laboral, superior jerárquica y funcionalmente a la categoría de Ayudante e inferior a la de Contramaestre.

Pantógrafo. Elemento situado en la cubierta de los trenes por el que recibe la corriente eléctrica de la catenaria, pudiendo subir o bajar en función de la altura del hilo de contacto.

Paso de hombre. Conducción de un vehículo a una velocidad equivalente a la de una persona andando.

Pendiente. Plano inclinado de la vía en sentido de bajada.

Piñón. Cambio de sección de túnel de la estación a la interestación. En las estaciones a cielo abierto o de características singulares se considera piñón a los extremos de los andenes.

Plataforma de vías. Lugar donde se asientan las vías. En los tramos de túnel, está delimitada por la sección del propio túnel. En la zona tranviaria está delimitada por la zona comprendida entre la propia vía y una línea imaginaria paralela a ella, distante aproximadamente 1'5 metros desde el borde de la cabeza de los carriles exteriores y medidos en sentido perpendicular al eje de la vía.

Pleno del Comité de Empresa. Reunión de los miembros (vocales que componen el Comité de Empresa.

Prevaricación judicial: Cuyo sujeto activo es el juez. Dolosa: dictar una sentencia injusta, tomándose en cuenta el resultado de la resolución solamente para cualificar o atenuar la responsabilidad. Culposa: cuando por negligencia o por ignorancia inexcusable, el juez, dictase una sentencia manifiestamente injusta.

Propuesta sobre cuestiones relacionadas con la huelga convocada por el Comité de Empresa sobre seguridad, denominado habitualmente Acuerdo de Medidas de Seguridad de mayo de 2006. Ver Capítulo XIX. ANEXOS.

Puesto de Mando. Es el responsable de organizar, coordinar, supervisar y, en general, dirigir la circulación de trenes por las distintas líneas, Depósitos y Cocheras de la Red, así como el control centralizado y telemandado de las instalaciones.

Radioteléfono. Teléfono sin hilos en el que la comunicación se establece por ondas electromagnéticas.

Rampa. Plano inclinado de la vía en sentido de subida.

Rana. Mando para la inversión de la marcha e interruptor de toma de mando de la cabina.

Recurso judicial. Impugnación de una resolución judicial por la persona que se considera agraviada por la misma. Se dividen entre extraordinarios (casación y revisión) y ordinarios (todos los demás) Se pueden distinguir también entre aquellos que se resuelven por el propio órgano que dictó la resolución recurrida (reposición, reforma y súplica) y aquellos que se resuelven por un órgano jerárquicamente superior.

RD 1215/1997. Real Decreto, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

Red. Conjunto de líneas ferroviarias que explota un misma compañía.

Regulador. Es un dispositivo electrónico creado para obtener un valor de salida deseado en base al nivel de entrada, ya sea mecánico o eléctrico. Los reguladores son de dos tipos, fijos y ajustables, de esta forma se puede tener cualquier gama de tensiones con un bajo coste.

Regulador de mando. Tiene tres puntos: maniobra (1), serie (2) y paralelo (3), aunque se puede llevar al punto 3 desde el principio desarrollando el tren automáticamente las distintas velocidades.

Requerimiento. Acto por el que se ordena la realización de un acto con trascendencia.

RENFE (Operadora). Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. El 1/1/2005 RENFE se divide en dos: RENFE Operadora y ADIF.

Resolución. Es la declaración de voluntad del órgano al que corresponde la decisión de un expediente, estimando o rechazando su solicitud, o declarando la incompetencia del órgano a cuyo cargo se halla la decisión.

Responsabilidad objetiva. Idea que se basa en el resultado delictivo y que obedece a la regla de que el que ejecutaba un hecho ilícito respondía de todas sus consecuencias, incluso de las no queridas o previstas, aún cuando se `produjeran por un puro caso fortuito.

Señal. Signo que tiene por objeto transmitir órdenes o informaciones desde la vía, las estaciones o los trenes.

Shuntar. Dar ocupación en un circuito de vía.

SMAC. Servicio de Mediación Arbitraje y Conciliación.

Solape. Es una posición en la que ni se llena ni se vacía la tubería de freno, manteniendo el grado de freno aplicado. En esta posición se puede sacar la maneta de cabeza de freno.

Solidaridad Obrera. Confederación Sindical SOLIDARIDAD OBRERA. Ver Capítulo XVIII. ANEXOS.

Tarjetas de averías. Documento donde se recoge administrativamente la avería o anomalía del vehículo para su reparación.

TeleMadrid. Cadena de Televisión autonómica de la Comunidad de Madrid

Testigo. Persona ajena al procedimiento, que propuesto por las partes, atestigua sobre los extremos del mismo, a tenor de las preguntas que le son dirigidas.

Tracción. Acción y efecto de arrastrar material ferroviario sobre la vía. Por extensión, unidad o sistema que arrastra un convoy.

Tracción eléctrica. Energía eléctrica que circula por la catenaria.

Transmisión mecánica. Mecanismo encargado de transmitir potencia entre dos o más elementos dentro de una máquina. Son parte fundamental de los elementos u órganos de una máquina. En la gran mayoría de los casos, estas transmisiones se realizan a través de elementos rotantes, ya que la transmisión de energía por rotación ocupa mucho menos espacio que aquella por traslación. Una transmisión mecánica es una forma de intercambiar energía mecánica distinta a las transmisiones neumáticas o hidráulicas, ya que para ejercer su función emplea el movimiento de cuerpos sólidos, como lo son los engranajes y las correas de transmisión.

Tren. En general, es cualquier vehículo o conjunto de vehículos ferroviarios acoplados unos a otros, que forman una unidad circulatoria, destinada al transporte de viajeros, materiales o equipos de trabajo. Particularmente, se denomina Tren de Trabajo, a aquel que se utilice para el transporte de materiales o equipos de trabajo, ya sean vehículos auxiliares o cualquier otro tipo de material móvil, incluido el destinado habitualmente al transporte de viajeros.

Trinquete. Pieza que impide que el engranaje gire en sentido contrario al deseado, que impide el movimiento del mecanismo. Garfio que resbala sobre los dientes oblicuos de las ruedas para impedir que ésta se vuelva hacia atrás.

T4. Vehículo auxiliar, Tractor eléctrico dotado de bogies, dotado con dos cabinas de conducción y plataforma central de carga. Los equipos eléctricos, mecánicos y neumáticos son idénticos a los Coches Clásicos. Véase Capítulo XVIII. ANEXOS, donde se detallan las características técnicas. Los T son tractores con dos cabinas, pueden circular aislados y se utilizan para carga de materiales y remolcar vagones.

Vehículos Auxiliares. Son todos aquellos destinados específicamente para el transporte de materiales, equipos de trabajo o propiamente para la realización de trabajos.

Vehículo Bivial. Es aquél vehículo auxiliar que puede circular por las vías y desplazarse fuera de ellas para la realización de trabajos.

Vía. Trazado donde se asientan los carriles, que sujetos a las traviesas, forman el camino por el cual circulan los trenes. La circulación de trenes se realiza mediante Vía Doble y, cada una de ellas, con un único sentido de circulación, normalmente, por la izquierda, excepto en aquellos tramos de vía donde se permite la circulación en ambos sentidos.

Vía secundaria. Son todas las vías restantes (sacos de maniobras, túneles de enlace, vías de depósito, cocheras, etc.).

Vía principal. Es por la que circulan los trenes con viajeros.

Voladizo de andén. Lugar de refugio. Zona cubierta por el forjado de los andenes y que a lo largo de los mismos queda fuera del gálibo de los trenes.

Walkie. Walkie-talkie, o transmisor-receptor portátil, es un transceptor de radio portátil y bidireccional. Sus características principales incluyen un canal medio dúplex (sólo una radio transmite a la vez, aunque cualquier número pueda escuchar) y un interruptor de push to talk que comienza la transmisión. Los walkie-talkie típicos se parecen a un transceptor telefónico, posiblemente ligeramente más grande, pero todavía una unidad sola, con una antena que sobresale de la cima.

Zapata. Pieza de freno que actúa por fricción sobre el eje o sobre las ruedas para moderar o impedir su movimiento.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIBROS

NORMAS LEGALES

MATERIAL ADJUNTO

LIBROS

Aguilar, María José; y otro. *Evaluación de servicios y programas sociales*. 1ª edición, Paracuellos del Jarama, 1992, Siglo XXI de España Editores, S.A..

Alvira Martín, Francisco. *Metodología de la evaluación de programas*. 1ª edición, Madrid, octubre 1991, Edita Centro de Investigaciones Sociológicas. Colección “Cuadernos Metodológicos”, número 2.

Calatayud Pérez, Emilio; y otros. *Diccionario jurídico básico*. 2ª edición, Granada, abril 1989, Editorial Comares.

Eco, Humberto. *Cómo se hace una tesis, Técnicas y procedimientos de investigación, estudio y escritura*. 6ª edición, 6ª reimpresión, Barcelona, julio 1988, Gedisa, S.A.. Versión castellana de Lucía Baranda y Alberto Clavería Ibáñez, *Come si fa tesi di laurea*, Tascabeli Bompiani, 1977, Editorial Gedisa Mexicana, S.A. Guanajuato (México). Colección “Libertad y Cambio”.

Espeso Santiago, Avelino; y otros. *Manual para la formación de técnicos de prevención de riesgos laborales, parte obligatoria y común del programa formativo de nivel superior*. 1ª edición, Valladolid, octubre 2001, Editorial Lex Nova, S.A.

Guilloux, Cristine. *Cómo organizar tu trabajo*. 1ª edición, Bilbao, 1990, Ediciones Deusto, S.A. Traducción de *Organisation ou comment travailler plus en se fatiguant moins*.

Hare, A. Paul. *Creatividad y grupos pequeños. Productividad, consenso y acción o violenta*. 1ª edición, Madrid, 1985, Ediciones Pirámide, S.A. Traducción de Julio Fernández Garrido, *Creativity in small groups*. Colección Psicología.

Heris, Ben; y otro. *Pensar, reflexionar y decidir mejor*. 1ª edición, Bilbao, 1988, Ediciones Deusto S.A. Bilbao, 1988. Traducción de la obra *The Professional Decisión-Thinker*.

K. Dixit, Avinash; y otros. *Pensar estratégicamente*. 1ª edición, Barcelona, marzo 1992, Antoni Bosch, editor S.A.. Traducción por

Ana Varela y Alicia Walls. Título original: *Thinking Strategically The Competitive Edge in Business, Politics and Everyday Life*.

Lee, Wayne. *Cómo determinar y alcanzar tus propios objetivos*. 1ª edición, Bilbao, 1990, Ediciones Deusto, S.A. Traducción de *Formulating and Reaching Coals*.

López, Rafael Antonio; y otros. *Cómo es y cómo actúa la Inspección de Trabajo*. 1ª edición, Bilbao, 1991. Ediciones Deusto, S.A.,

Mateos Beato, Alfredo. *Diccionario de Seguridad y Salud Laboral, conceptos de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales*. 2ª edición, Valladolid, diciembre 2002, Editorial Lex Nova, S.A.

Mothe, Daniel. Autogestión y condiciones de trabajo. Bilbao, enero 1979, Edita Zero, S.A. Colección Lee y discute, número 99. Traducción de Joaquín González Dols. Título original: *Autogestion et conditions de travail*.

Restrepo R, Patricia; con la colaboración de otros. *Evaluación del trabajo y resultados (Aproximación a los servicios sociales)*. 1ª edición, Madrid, 1990, Edita la Consejería de Integración Social de la Comunidad de Madrid. Serie Informes Técnicos.

Ropoport, Anatol; y otros. *Gestión de entes y empresas públicas. Decisión, responsabilidad y control*. 1ª edición, Bilbao, 1988, Editorial Desclée de Brouwer, S.A. Título original: *Management handbook for public administrators*. Biblioteca de Gestión.

NORMAS LEGALES

RD 1215/1997. Real Decreto, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

Ley 8/88, de 7 de abril, sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

Convenio 11 de julio de 1947, número 81, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), sobre inspección de trabajo en la industria y el comercio.

Decreto 2.121/71, de 23 de julio, que aprueba el Reglamento del Cuerpo Nacional de Inspectores de Trabajo.

Decreto 2.122/71, de 23 de julio, que aprueba el Reglamento de la Inspección de Trabajo.

MATERIAL ADJUNTO

Archivo documental y página web de la Confederación Sindical SOLIDARIDAD OBRERA.

Manual de Vehículos Auxiliares. Gerencia de Formación de Metro de Madrid, S.A. Agosto 2005.

Manual de Normas de Conducción. Gerencia de Formación de Metro de Madrid, S.A. Noviembre 2006.

Manual de Unidad de Tren. Gerencia de Formación de Metro de Madrid, S.A. Diciembre 2003.

Muñoz Villalba, José Francisco. *Aplicación de métodos de investigación de un accidente laboral.*

Piqué Adanuy, Tomás. NTP 274: *Investigación de Accidentes, árbol de causas.* Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Sumario del Juicio Penal, causa 447/2008, por el accidente mortal del 10/4/2006, Diligencias previas procedimiento abreviado 1964 /2006.

Agradecimientos

Los editores queremos agradecer a todos aquellos que con su ilusión y tesón han conseguido que este libro viese la luz.

A los muchos compañeros y amigos que leyeron con cuidado los borradores anteriores y nos dieron detalles y excelentes sugerencias para mejorarlos. Y a otros muchos que con sus comentarios y sabiduría han enriquecido este texto.

Sin olvidar a los trabajadores, sin ellos nos hubiese sido imposible acumular las experiencias que se recogen en este libro.

Y a todos aquellos autores que con sus obras nos han ayudado en las acciones realizadas estos años.

Confederación Sindical Solidaridad Obrera



Este libro narra la Historia del accidente mortal,

ocurrido el 10 de abril de 2006 en la estación del Metro de Madrid

de “Puerta del Ángel”, que causó la muerte a dos trabajadores.

En sus páginas se detallan los hechos que demuestran la negligencia empresarial

y su responsabilidad en el suceso por la falta de medidas básicas de seguridad.

Contiene el relato pormenorizado de la actividad sindical realizada

por el Sindicato Solidaridad Obrera desde esta tragedia,

para esclarecer la verdad y para mejorar las condiciones

de seguridad de los trabajadores.

También, se recogen los episodios del proceso judicial

y de la sentencia por la que se absuelven a los seis imputados.

Un libro que no debes dejar de leer.



**Confederación
Sindical
Solidaridad
Obrera**

