

Nº 15
ENE. - FEB. 2003
Coste: 0,75 euros

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.nodo50.org/sobrerar/>
e-mail:
sobrerar@nodo50.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»



CCOO y UGT VUELVEN A LA PAZ SOCIAL

MIENTRAS EUROPA SE MOVILIZA CONTRA LAS PRIVATIZACIONES Y LAS REFORMAS LABORALES

Tanto la gran Patronal CEOE como el Gobierno del PP están de enhorabuena. Las privatizaciones y segregaciones de empresas y servicios públicos siguen su marcha sin la oposición de los trabajadores. Así sucede en Iberia, Telefónica, Renfe, sanidad, enseñanza, etc. Sus ataques continuos a los derechos y conquistas campan a sus anchas por todos los sectores de la produc-

ción. El paro y la eventualidad siguen creciendo.

Y todo ello gracias a la inestimable colaboración de los «sindicatos» CCOO y UGT, que lejos de apreciar la gran movilización de los trabajadores el pasado 20 de junio, la han tirado a la basura decidiendo volver con los suyos, Gobierno y Patronal, para mantener a buen recaudo sus prebendas,

subvenciones y estructuras, con esa Paz Social que asfixia los intereses de la clase obrera y oxigena la posición del Gobierno y de la Patronal. Han vuelto a compartir mesa y mantel a pesar de que amenacen con otra movilización en el campo, para defender el PER. Volverán a despilfarrar la fuerza de la movilización y de la lucha obrera.

PÁG. 12

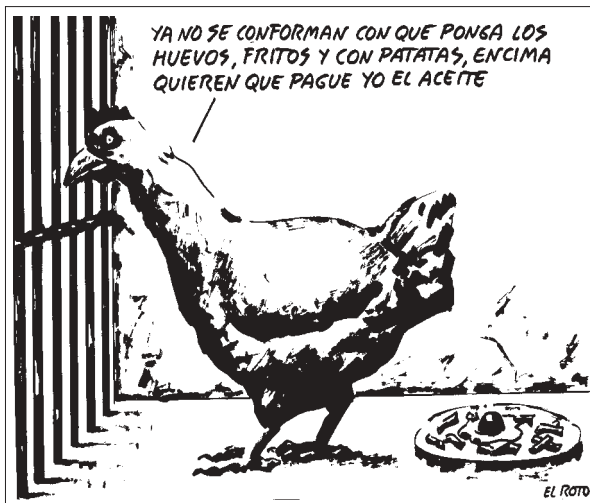
El día 9/10/2001 la Dirección respiró...

Los firmantes del P.E.L. y del Convenio (que en lo fundamental y casi en la totalidad del texto es igual al PEL) trataban de justificar su despropósito como “la única salida posible”, que había que ser realistas y que más no se podría lograr (como si algo verdaderamente bueno para los trabajadores hubiera en esos acuerdos). Que si la empresa estaba muy fuerte, que si los trabajadores no teníamos nada para presionarla, etc.

Estos argumentos son propios de los “sindicatos” que han dejado de ser sindicatos para convertirse en organizaciones que se comportan como “capataces”, poniendo a punto para las empresas a los trabajadores. Así, quedan ciegos para no ver algo distinto que el documento, el pacto, que deben firmar al dictado y casi sin leerlo, como han demostrado desde el PEL y —sobre todo— el 9/10/2001, cuando se convirtió en Convenio para todos los trabajadores.

Lo cierto, como insistimos desde Solidaridad Obrera en nuestros avisos y en las asambleas (generales y las realizadas en los recintos de C. Caminos y Canillejas), es que la empresa necesitaba, como el aire la Dirección, el PEL y su inmediata transformación en Convenio. Esta era su debilidad y parte de la fuerza de los trabajadores. La Dirección

(el gobierno de la Comunidad, en definitiva) necesitaba tranquilidad y cambios organizativos profundos para ampliar la Red desde mediados de 2002 (línea 8, línea 10, Metro Sur...).



Precisamente esto es lo que destaca la empresa en la página 26 de la Memoria-2001 (que nos ha entregado 11/2002). Para la Dirección: “El principal hito en el ámbito de la negociación colectiva y relaciones laborales en la empresa

ha sido el Convenio Colectivo que se suscribió el 9 de octubre de 2001”. Y hace esta afirmación porque, según reconoce por escrito, el Convenio se caracteriza porque permite el plan de ampliación en un marco de estabilidad y seguridad jurídica, recoge un paquete de medidas organizativas que incrementan la productividad (como estamos sufriendo directamente por la cláusula 16ª) y posibilita la implantación de un nuevo sistema de organización (se está refiriendo a la Gestión por Líneas, el Supervisor Comercial, las nuevas funciones de los Conductores, la zonificación y los traslados en II. Fijas y Material Móvil, etc.). Todo con tranquilidad y “gratis”, sin necesidad de acuerdos de productividad ni incrementos salariales (aparte el IPC y unas míseras décimas más).

En definitiva: el día 9 de octubre de 2001 la Dirección respiró... a costa de todos los trabajadores. Otra experiencia que no debiéramos ignorar. Es necesario debatir entre los compañeros, desenredando juntos los problemas y las posibles salidas o formas de abordarlos. ¡No te resignes, luchemos juntos!

METRO: JUGUETE POLÍTICO y GRAN NEGOCIO

Puede que todo sea una retorcida interpretación de lo que sucede y la verdad sea que todo es sencillo y diáfano, que no hay implicaciones políticas y que tenemos buenos gestores y políticos. Quizá lo sea, quizá no.

PÁG. 3

HACIENDA RECLAMA A METRO MÁS DE 24 MILLONES DE EUROS

La empresa, tal como está obligada por el artículo 64.1.3º del Estatuto de los Trabajadores, nos ha remitido, al igual que al resto de sindicatos con representación en el Comité de Empresa, una copia del Informe de Gestión, Cuentas Anuales y Memoria correspondientes al ejercicio fiscal 2001.

PÁG. 3

CONTRATO RELEVO y JUBILACIÓN PARCIAL

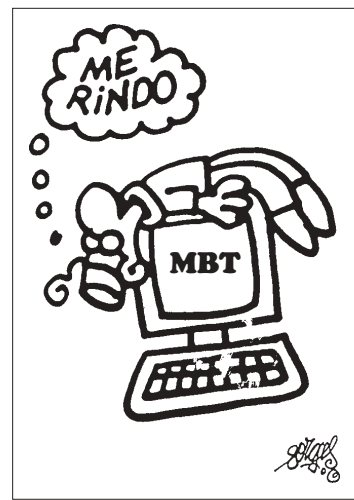
Es necesario que todos sepamos, al menos básicamente, los preceptos legales más importantes. El RD 1131/2002, publicado en el B.O.E. de 27 de noviembre y con efectos desde el 28, ha tratado de delimitar y dejar claro la acción protectora de la Seguridad Social respecto de los trabajadores sujetos a la jubilación parcial.

PÁG. 5

CUANTÍA DE LAS PENSIONES

La Ley 52/2002 de Presupuestos Generales del Estado, para el año 2003, establece las cuantías de las pensiones mínimas de la Seguridad Social.

PÁG. 10



INSPECCIÓN de TRABAJO 2002

37 Denuncias presentadas por Solidaridad Obrera

Las denuncias presentadas confirman el *desinterés empresarial* por los riesgos laborales denunciados y/o las demandas planteadas por Solidaridad Obrera. En este punto, resulta “curioso” cómo en bastantes ocasiones la empresa adopta medidas en la víspera de la visita de la Inspectora de Trabajo.

PÁG. 6

MIENTRAS EL TRANSPORTE SEA UN NEGOCIO

COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

¿INSEGURIDAD O CONTROL SOCIAL?

PRESTIGIOSA MAREA NEGRA

UNIÓN EUROPEA PRONUCLEAR

POR SUPUESTO QUE NO TODO ESTÁ PERDIDO

Cuando entre los trabajadores hablamos de los problemas específicos que aquejan a Estaciones, coincidimos y destacamos que uno de los principales es **la mecanización**: tanto el incremento del número de vestíbulos sin personal, como de la venta automática en todos los vestíbulos. Pero no se trata de un problema aislado de los demás ni del resto de trabajadores. Por el contrario, esta mecanización creciente **demuestra cómo todos los problemas y los trabajadores de Metro estamos interrelacionados**.

Esta mecanización tuvo su *trampolín definitivo* en el Acuerdo (18/9/1990) suscrito por los sindicatos CCOO, UGT, SLMS y USO, que contempla hasta un máximo de 55 vestíbulos sin personal. Para la Dirección la calidad del servicio *es una preocupación menor*, pues lo principal es la reducción de los costes de personal. En este camino hacia la “degradación del servicio” la empresa ha unido las dos vías: Estaciones y Trenes (sin Jefes de Circulación que atiendan las averías, con las nuevas funciones de los Conductores en las nuevas inauguraciones como el Metrosur, etc.)

¿Y el viajero? A las máquinas, a sufrir aglomeraciones y pagar precios abusivos, etc. Así, una de las consecuencias es que los problemas de esta “calidad” de servicio son desviados por la empresa hacia el trabajador, que se ha de enfrentar a las situaciones “de tensión”, cada día más frecuentes, que provoca esta manera de organizar el servicio.

Y en muchos casos estas situaciones se convierten en un enfrentamiento de ese usuario “impaciente-maltratado” hacia el trabajador de Metro, saturado de trabajo y con escasos medios para resolver los problemas producidos por la decisión empresarial de degradar el servicio con tanta reducción de plantilla (en Estaciones, en Trenes, en Instalaciones Fijas, Mantenimiento, etc.).

Esta sobrecarga de trabajo generada por la automatización de vestíbulos y el incremento de funciones (¡cuánto provecho saca la empresa de la cláusula 16ª del Convenio firmada tan alegremente por los firmantes de PEL!) no puede convertirse en un razonamiento *para desear* más mecanización. El trabajador siempre será el perjudicado, ya que esos vestíbulos, además de ser una fuente constante de incidentes, son un mal precedente para el futuro de muchos puestos de trabajo. Cada vestíbulo “mecanizado” significa la desaparición de más de cinco puestos de trabajo (de taquilla y por ampliación de los sectores).

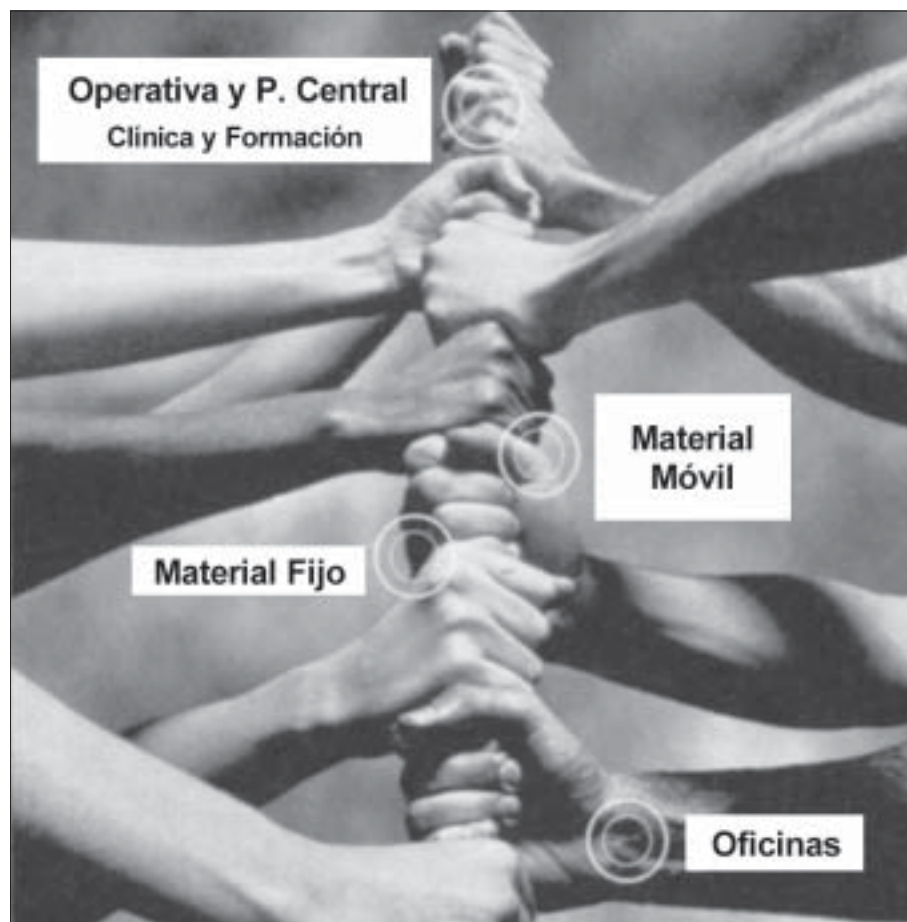
En este debate nadie se olvida de la creación –con el PEL y el Convenio- del Supervisor Comercial. La empresa, amparada por esos acuerdos, consigue eliminar la venta con personal, mecaniza todo el servicio, amplía el telemando de instalaciones (fuera de la propia estación), aumenta la polivalencia (con las funciones relacionadas con los trenes). Y, sobre todo, coloca al trabajador de Estaciones *todavía más frente a frente al viajero*. La Dirección avanza decidida y veloz, con la inestimable colaboración de todos los sindicatos (excepto Solidaridad Obrera), hacia el “agente único”.

Sólo desde Solidaridad Obrera se interpuso una Demanda de Conflicto Colectivo contra este Convenio, pedimos su anulación por considerar que se vulnera lo estipulado en las leyes y porque incurre en discriminaciones entre trabajadores (adheridos o no a los Pactos de Eficacia Limitada). Desgraciadamente la juez de primera instancia no lo entendió así. Tenemos recurrida la sentencia.

Pero hemos de hacernos otras dos preguntas esenciales para nuestro futuro laboral: suprimido el trabajador de la función de venta, ¿cuánto tiempo crees que la empresa considerará necesaria su presencia como “vigilante” de las instalaciones y máquinas? y ¿para cuándo querrá extender esta manera de dar servicio a toda la red de Metro?

Nos quieren vender que esto debe ser el futuro... Pero los trabajadores podemos y debemos hacerle frente. Como lo hicimos al rechazar los acuerdos empresa-sindicatos firmados sobre la productividad, por sus consecuencias negativas para nuestros puestos de trabajo y nuestro futuro laboral (auto-relevo, más mecanización, sectores todavía más amplios, desaparición de los puestos de cabeceiras, competitividad entre trabajadores de distintas categorías laborales, etc...).

Compañeras, compañeros: nos queda mucha lucha por delante. No hay salidas individuales para los asuntos colectivos: estamos juntos, a las duras y a las maduras. Y en este camino cabemos todos, porque no todo está perdido, porque no todo está terminado.



Juntos lo seguiremos haciendo mejor.

ORGANIZATE EN SOLIDARIDAD OBRERA
¡NO TE RESIGNES: LUCHEMOS JUNTOS!



**«Dejemos el pesimismo para
tiempos mejores»**





METRO: JUGUETE POLÍTICO y GRAN NEGOCIO

Puede que todo sea una retorcida interpretación de lo que sucede y la verdad sea que todo es sencillo y diáfano, que no hay implicaciones políticas y que tenemos buenos gestores y políticos. Quizá lo sea, quizá no.

Metro Sur y la línea 10

En la Comunidad de Madrid, el Metro y otras empresas significativas (ej. Canal de Isabel II) están inmersas, para desgracia de sus trabajadores, en la lucha política entre partidos, ya que el partido gobernante las utiliza como escarapela electoral. Además, otro incuestionable condicionamiento a la gestión de esta empresa es la carrera política del Presidente de la Comunidad. Su personalidad *sumisa a los intereses* del Partido Popular ha subordinado sus decisiones, entre otras, relativas a MetroSur.

Empecemos por la sorprendente asignación de la construcción de los trenes (tipo 7000) a una empresa italiana, de la que se sabía que carecían de la experiencia y capacidad necesarias para cumplir con el encargo. El por qué no se asignó este trabajo a una empresa, como CAF, que ha demostrado mayor eficacia, ¿hay que buscarlo en el *castigo* que acarrea para el empleo en el País Vasco (y en consecuencia para el PNV) y en el mercadeo político internacional entre personajes del mismo corte prepotente-liberal? A falta de razones técnicas (el fiasco ya padecido en la línea 10 confirma esa carencia), cabe hacerse otras preguntas sin respuesta...

Preguntarse cómo, a tres meses de la prevista inauguración de MetroSur, no existan ni una docena de los más de 37 trenes que deberán circular. O que se estén produciendo multitud de averías gravísimas en materia de

seguridad. Esta cuestión parece anecdótica para la empresa; al menos a partir de las declaraciones de un Adjunto de la Unidad Operativa ("Todo bien en la línea 10...").

Poco importa que existan (si existen realmente) unas altísimas cláusulas de penalización económica por retrasos en la entrega, pues dudamos que se apliquen. A la vista de lo que sucede, parece que la consigna interna en Metro es: "Dejad a los italianos en paz, que hagan lo que quieran, que tengan lo que deseen". Mientras, son los propios técnicos de Metro quienes están haciendo lo imposible por mantener a flote este barco que se hunde sin remedio. Con este ambiente, hasta el Presidente de Metro protagoniza un *espectáculo de nervios y algún músculo* poco antes de la reapertura de la línea 10 y ante el retraso de esta.

Modernizar y subcontratar

Para esta Dirección "modernizar" es una de sus máximas prioridades. Es la excusa perfecta para gastar dinero a raudales en Contratas. A este ritmo, empresas como Indra superarán al número de trabajadores de Metro en el área de trabajo específico. La consecuencia es que Metro se ha convertido en un universo de empresas subcontratadas y de otras que son contratadas por estas. Hasta la tarea más secundaria es remitida para que se haga por una empresa exterior.

En algunos casos, como en mantenimiento de trenes, esta contratación al exterior responde a pa-

siones de la Dirección ante un desengaño; con el paso de los meses se demuestra que fue una decisión totalmente desacertada, tanto por el derroche económico como por la mala calidad del trabajo. Pero en esta empresa nadie reconoce un error y menos aún dimite; muy al contrario, toda la tribu de palmeros que rodea a estos directivos sólo sirven para corearles alabanzas.

Las Direcciones se unen

Mientras que los trabajadores no somos capaces de unirnos, las Direcciones de diversos Metros europeos sí colaboran entre ellas. Coordinadamente ponen en marcha diferentes medidas de gestión para comprobar sus resultados y posteriormente comparar cual es la mejor manera de explotación (de los trabajadores y de los viajeros). En Madrid, la Línea 8 es el banco de pruebas, donde se aplican medidas diferenciadas; a continuación, posiblemente se utilizará la Línea 10.

El fracaso de la Gestión por Líneas

La gran apuesta de gestión del Metro de Madrid ha sido la Gestión por Líneas en la Unidad Operativa. La intención era trasladar al resto de departamentos de la empresa este modelo. Pero los efectos en la Unidad Operativa son decepcionantes. Y la profusión de personal técnico y mandos intermedios que se ha creado no consigue mejoras en los resultados; sólo ha servido para engordar la estructura ya burocratizada. Todos son conocedores de este

fracaso, aunque ninguno de los implicados lo quiere aceptar. Un modelo, avalado por los sindicatos (a excepción de Solidaridad Obrera) que lo firmaron, bien en el PEL y/o en el Convenio. Y que ya está sentenciado.

Hacienda reclama a Metro

Y para dar una falsa imagen de buena gestión cara a la sociedad, la Dirección *es imaginativa* con las cuentas: no paga determinados impuestos (como el IVA o el de Sociedades) por importe de casi 4.000 millones de pesetas. De momento *no pasa nada*, porque se inicia un contencioso judicial con Hacienda que durará varios años; después ya se verá.

Despilfarro e incompetencia

Lo verdaderamente preocupante es que llegará un momento en que les será imposible esconder tanto despropósito y despilfarro. Y vendrá alguien a tomar medidas drásticas y no a depurar responsabilidades. Pero todos los técnicos contratados a dedo seguirán cobrando sus sueldos millonarios, algunos apartados de la actividad, y los trabajadores soportando las consecuencias de tanta incompetencia.

Mientras todo esto ocurre, los partidos de la oposición y los sindicatos CC.OO. y UGT no hacen nada. A pesar de que, por estar representados en los consejos de administración de estas empresas, conocen estos hechos. Los medios de desinformación callan, ya que están subvencionados con la publicidad que emiten del Metro que vuela.

HACIENDA RECLAMA A METRO MÁS DE 24 MILLONES DE EUROS

La empresa, tal como está obligada por el artículo 64.1.3º del Estatuto de los Trabajadores, nos ha remitido, al igual que al resto de sindicatos con representación en el Comité de Empresa, una copia del Informe de Gestión, Cuentas Anuales y Memoria correspondientes al ejercicio fiscal 2001. Además, resultó significativo que en la primera documentación que nos entregó faltaba el correspondiente "Informe de Auditoría de Cuentas Anuales (dirigido a los accionistas de Metro de Madrid, S.A.)", con firma y sello de los auditores. Este documento lo ha aportado días después y tras nuestro requerimiento.

De su lectura hemos comprobado que -como resultado de una inspección fiscal- la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (AEAT) requirió a la empresa el pago de 446.110,09 euros por el concepto del Impuesto Sobre la Renta de las Personas Físicas correspondiente al ejercicio 1998. La empresa ha debido creer ajustado a derecho el requerimiento, pues firmó en conformidad el acta que le ofreció la Agencia Tributaria.

Nuestra preocupación, y así se lo hemos hecho saber a la empresa en un escrito de 19 de noviembre, es concretar exactamente en qué consiste el incumplimiento que ha dado lugar al pago de la propuesta de liquidación de esos 446.110,09 euros: 388.917,86 • en concepto de cuota y 57.192,23 • en concepto de intereses de demora. La empresa todavía no nos ha contestado y tenemos serias dudas de que lo haga, tanto sobre el incumplimiento como del hecho concreto del cual ha derivado el requerimiento de pago.

Además del acta firmada en conformidad sobre el IRPF, hay otras dos firmadas en disconformidad, que se refieren al Impuesto de Sociedades de los años 1997, 1998 y 1999; y al Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) de los años 1998 y 1999. La empresa en este caso discrepa de la interpretación que Hacienda hace de la Ley 43/95 art. 32.2, respecto al impuesto de sociedades, y de la disposición transitoria nº 22 de la Ley 66/97, respecto al IVA. Por ello Metro no ha procedido a pagar los 23.790.119,98 • (3.958 millones de ptas.) solicitados por Hacienda por estos impuestos.

En total, por los tres impuestos, Hacienda reclama a Metro de Madrid 24.236.230,07 euros. La Gestión del dinero público más que en entredicho, está seriamente cuestionada. Desde Solidaridad Obrera exigimos las aclaraciones pertinentes a los trabajadores y opinión pública en general y la depuración de responsabilidades correspondientes.

También queremos destacar que los ingresos por publicidad, locales comerciales y otros, han subido en un 26 % respecto al año 2000, mientras que por recaudación han subido sólo un 11,65 %.

MIENTRAS EL TRANSPORTE SEA UN NEGOCIO

EL COSTE DEL BILLETE IGUAL AL COSTE REAL

Desde el Consejo de la Unión Europea (Libro Blanco de la Comisión “Transporte europeo para el 2010: la hora de la verdad”) se sostiene la idea de que los usuarios del transporte corran con los gastos reales, imponien-

do primero el principio de coste real en el precio del transporte, y repercutiendo en los usuarios después, los costes derivados no sólo de la energía consumida, sino también los de otros factores, como: contaminación, ruido

y construcción y mantenimiento de las infraestructuras. En Madrid constatamos que en los últimos años los “gestores” del transporte está adelantándose al desarrollo de los planteamientos de la Unión Europea.

En el mes de octubre, durante la reapertura de la línea 10, los políticos dijeron que con ella mejoraría el tráfico. Días después defendieron los parquímetros (y sus abusivas cuotas de pago) porque así en Madrid habría “un sitio para todos”. Finalmente, el día 31 de ese mismo mes nos anticiparon que la subida de las tarifas sería superior al IPC previsto; en los últimos tres años han subido casi el 20% (el triple que la inflación), acercando más el coste real del viaje al precio del billete y “comiéndose” una parte mayor de los salarios.

Estamos en una de las fases avanzadas del camino hacia la privatización: tarifas, mecanización, reducción de puestos de trabajo, segregación de la red (TFM, Metro, Metrosur,...).

Cada día los trabajadores tenemos que hacer varios y prolongados desplazamientos. Por ello, el transporte, colectivo o individual, público o privado, es fundamental en nuestra vida cotidiana. De ahí que junto a la policía (y el ejér-

cito), el urbanismo y las infraestructuras del transporte sean *las parcelas que más cuidan* los Estados y los partidos políticos.

Es un negocio circular: con una demanda asegurada, totalmente dependiente de un transporte que, a la vez, está saturado, casi a punto de bloquearse. De hecho, sólo la paciencia personal, la necesidad, la desorganización social y, por supuesto, *el circo* de los medios de comunicación *frenan* la protesta popular.

En el tren de Cercanías los trabajadores componen el primer puzzle de la mañana: ajustados, más que apretados, unos con otros, como todos los días. Cuando llegan al Metro repiten la escena, a veces “dejando pasar” uno o dos trenes para poder entrar en alguno. Si han venido en autobús, sucede casi lo mismo, pero agitados con el ajetreo del tráfico. Para que circulen más autobuses primero debe incrementarse el espacio que pueden utilizar: más carriles.

A nadie extraña que en el Metro el viajero termine “explotando” con la más mínima incidencia...

¿Caben más trenes en las líneas? Probablemente, se pueda aumentar el número, pero no sería significativo. De hecho, muchas de las molestias que ya se padecen son debidas a la saturación de trenes y “metros”: una avería o una inci-

dencia repercuten en el resto de los trenes, como cuando un coche se para en una caravana.

Madrid no tiene solución... mientras el transporte sea un negocio y nuestras condiciones de vida y de trabajo sigan siendo tan

malas, tan *esclavas* de él. Con todas las dificultades que entraña, la acción común entre viajeros y trabajadores de estas empresas, como Metro, debiera ser lo que es: algo natural, como trabajadores que somos.



GALLARDÓN

En el servicio militar nos ponían para desayunar un panecillo acompañado de una taza de chocolate que nos hacía vomitar el panecillo. No había quien lo tragara. Pero teníamos un teniente muy atildado y con el pelo lleno de gomina que se tomaba dos o tres tazas a la vista del público sin dar una sola arcada. Decía que el aparato digestivo no era más que eso, un aparato, y que el chocolate era al estómago lo que la gasolina al automóvil. No creía ni en el gusto ni en el tacto ni en el olfato. La comida era para él un mero combustible y gritaba como un poseso que los escrúpulos eran cosa de maricones. Así que mientras nosotros vomitábamos contra los muros de la patria mía, él iba de un lado a otro dando sorbos a aquella especie de matarratas cargado de bromuro.

Alberto Ruiz-Gallardón me recuerda mucho a aquel teniente atildado, porque aunque vaya siempre tan limpio por fuera, se mete cualquier cosa en el cuerpo. Le da lo mismo Fraga que Leguina, Pablo Iglesias que Fernando de la Mora. Si descubre algún valor nutritivo en la

zoofilia, incorpora la zoofilia a su programa. Más madera, es la guerra. Ahora acaba de descubrir a Ana Botella y se la ha tragado públicamente con una sonrisa glotona. No le importa que sea la depositaria de las esencias más cutres del PP (por Dios rebobinen la boda de la niña), ni su declarada admiración por individuos como Ismael Álvarez condenado por acoso sexual a Nevenka Fernández. Para él, Ana Botella no es más que combustible. La lista electoral no tiene papilas gustativas ni escrúpulos morales. No es más que un artefacto de poder, un vehículo, un tubo digestivo sin afectos.

Y a esto le llaman habilidad política. Si usted siente la misma perplejidad que yo, usted está fuera de la realidad, usted no entiende nada. Uno habría jurado que la inclusión de Ana Botella en una lista podría ser la ruina de cualquier candidato, incluso la ruina de un país. Pero dicen que tiene tirón electoral. Si fuera cierto, el chocolate de la mili no sólo acabó con mi gusto, sino con mi vida.

Juan José Millás (publicado en *El País*, diciembre 2002)

SUBIDA DE TARIFAS y ESPECULACIÓN

Billete sencillo: ¡wanted!

De todos es sabido que el precio del billete sencillo es un precio disuasorio; es decir, que no se quiere que se use. Aun así, son muchos los madrileños y visitantes que deciden usarlo.

Según el Reglamento de Viajeros, el viajero (que no cliente) tiene derecho a elegir el tipo de billete. Sin embargo, este derecho está siendo mermado con cada subida descompensada. Así, para 2003 el sencillo subirá un 16%, frente al 4% del metrobús y un porcentaje similar el abono. Como consecuencia de esta subida, comprar diez viajes compensa en cuanto vayan a realizar cinco ($1,10 \times 5 = 5,50$ €, que son 0,30 € más que el metrobús). Un viaje menos que el año pasado ($0,95 \times 5 = 4,75$ €, frente a los 5 euros del metrobús).

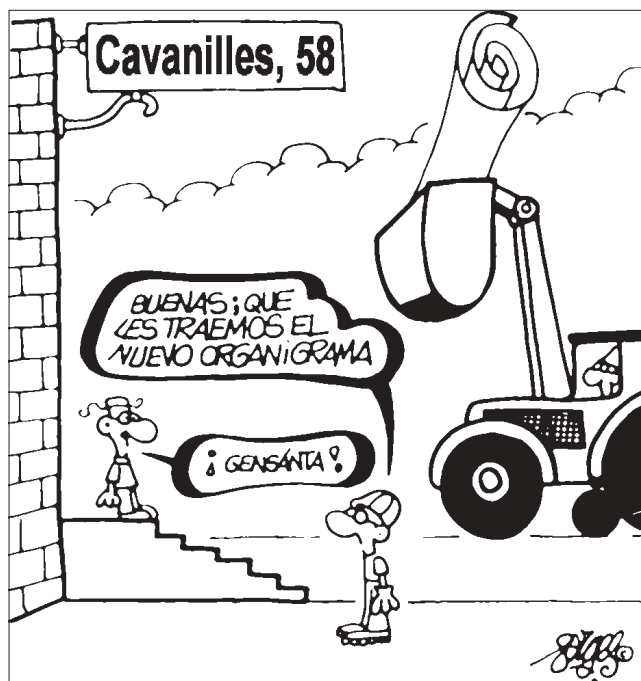
Si comparamos con otras empresas adheridas al Consorcio podemos ver que hay que realizar 7 u 8 viajes para compensar el bono. Así, un billete sencillo de 3 zonas de Renfe

vale 1,01 € y su bono 7,46 €. Incluso, en algunas compañías de autobuses no existe el bono (como en la Continental).

¿Por qué esta política? Primero: se quiere coger el dinero antes de realizar los viajes, con los beneficios financieros que esto reporta (igual que con los abonos, que se paga por adelantado todo un mes de servicio). Segundo: se prefiere vender un billete que 5, 6, ó 10 sencillos, ya que esto hace que el viajero acuda a la taquilla o Metta menos veces, lo que impli-

ca menos petición de moneda, menos rollos, menos recargas, menos contacto con el trabajador, etc. y poco a poco la sensación de no necesitar a nadie para viajar en Metro. Tercero: el viajero percibe que el precio real de un viaje es 0,52 € (décima parte de un billete de 10 viajes) y que el comprador del sencillo está siendo timado, es un tipo de viajero perseguido, tratado para que desista en su actitud y que compre bonos o abonos.

A Metro le compensa que todo el mundo use el abono transportes, por lo que es predecible que en un futuro a los compradores de Metrobús les ocurra lo mismo que a los del sencillo. Se quiere especular financieramente con el dinero desde principio de mes, antes de no haber dado nada a cambio. Debería existir un precio unitario justo que atrajera a los usuarios no habituales y no un precio castigador. ¿Por qué por el mismo servicio público uno paga más del doble que otro?





CONTRATO de RELEVO y JUBILACIÓN PARCIAL

Estos últimos meses algunos sindicatos hablan de la modalidad de contrato de trabajo de relevo para sustituir a trabajadores jubilados parcialmente. Creen haber descubierto un asunto reciente;

pero no es así. Solidaridad Obrera ya en el año 2000 incluyó en su plataforma de convenio este aspecto, lo hicimos público por medio de avisos y en el Contramarcha de septiembre de 2000.

Era el momento idóneo para su reivindicación pero ningún otro sindicato lo recogió en su plataforma o apoyó este tema. Porque para producirse este tipo de jubilación es necesario la conformidad de la empresa, por ello, el marco idóneo para su establecimiento es la negociación colectiva, y que se regule con carácter general para los trabajadores que quisieran acogerse a ella, pues se trataría —en su caso— de un derecho general.

Ahora, algunos sindicatos porque están en periodo preelectoral, hacen demagogia con este asunto y sin recato demuestran, una vez más, su ignorancia en todos los aspectos jurídicos y prácticos que afectan a esta modalidad de jubilación.

NORMATIVA LEGAL BÁSICA

Es necesario que todos sepamos, al menos básicamente, los preceptos legales más importantes. El RD 1131/2002, publicado en el B.O.E. de 27 de noviembre y con efectos desde el 28, ha tratado de delimitar y dejar claro la acción protectora de la Seguridad Social respecto de los trabajadores sujetos a la jubilación parcial.

Según el art. 12 a efectos de determinar el porcentaje aplicable a la base reguladora aplicable a la base reguladora de la pensión de

jubilación parcial, cuando se acceda a la misma antes del cumplimiento de los sesenta y cinco años, no se aplicarán coeficientes reductores en función de la edad.

Según art. 15 si el trabajador falleciera durante la situación de jubilación parcial o se le declarara una incapacidad permanente en los grados de absoluta, gran invalidez o total para la profesión habitual, para el cálculo de la base reguladora de las prestaciones se tendrán en cuenta las bases de cotización correspondientes al período de trabajo a tiempo parcial en la empresa donde se redujo su jornada y salario incrementadas hasta el 100 por 100 de la cuantía que hubiera correspondido de haber realizado en la empresa, en dicho período, el mismo porcentaje de jornada desarrollado antes de pasar a la situación de jubilación parcial, y siempre que la misma se hubiese simultaneado con un contrato de relevo.

De acuerdo con el art. 17 el jubilado parcial tendrá la condición de pensionista a efectos del reconocimiento y percepción de las prestaciones sanitarias, tanto médicas como farmacéuticas.

En virtud del art. 18 para el cálculo de la base reguladora de la

pensión de jubilación definitiva se tendrá en cuenta las bases de cotización correspondientes al período de trabajo a tiempo parcial en la empresa donde se redujo su jornada y salario, incrementándose hasta el 100% de la cuantía que hubiera correspondido de haber realizado en la empresa, en dicho período, el mismo porcentaje de jornada desarrollado antes de pasar a la situación de jubilación parcial, y siempre que la misma se hubiese simultaneado con un contrato de relevo.

La disposición adicional tercera establece, respecto de los trabajadores con contrato a tiempo parcial, que hayan acordado con su empresa que la totalidad de las horas de trabajo que anualmente deben realizar se presten en determinados períodos cada año, percibiendo todas las remuneraciones anuales o las correspondientes al período inferior de que se trate, en esos períodos de trabajo concentrado, existiendo períodos de inactividad superiores al mensual, además de permanecer en alta en seguridad social, subsistirá la obligación de cotizar el importe de los salarios percibidos de manera prorrateada a lo largo de los doce meses del año.

Recordemos, básicamente, lo que se produce con esta forma de jubilación/contratación:

- Por un lado, la jubilación parcial de un trabajador (cotizante o no antes del día 1/1/1967) en la empresa a partir de los 60 años, pasando a trabajar de un 25% a un 85% de la jornada normal y completando sus ingresos con la parte de jornada no desarrollada. Cuando este trabajador se jubila por completo pasa a percibir sus ingresos completamente de la Seguridad Social.

- Por otro lado, la contratación de un trabajador, generalmente a tiempo parcial por la parte de jornada que el primer trabajador ha reducido por pasar a jubilarse parcialmente. La duración del contra-

¿Qué nos ocurre que no reaccionamos?

Si nos detenemos un momento a reflexionar sobre los sucesos que ocurren a nuestro alrededor nos daremos cuenta de la multitud de problemas y temas que nos afectan. Sin embargo, no se está produciendo la lógica reacción de rechazo, de crítica, de alternativa. Sólo se dan respuestas descoordinadas que son tratadas por los medios y los gobiernos (y empresarios) como rabietas de grupos reducidos de egoístas.

Es al inicio de un problema cuando se forman, casi espontáneamente, los movimientos naturales de personas que se enfrentan a la situación. Sirva como ejemplo el desastre provocado por el Prestige. El sistema no responde con la necesaria celeridad (confirma su condición de innecesario) y son los ciudadanos quienes se autoorganizan, poniendo todo lo que tienen en favor de la causa común. Así, el primer objetivo del sistema (gobierno, etc.) es recuperar el control de la situación, para autojustificar su existencia y enterrar su incompetencia.

El esfuerzo voluntarioso es frenado para impedir que se contagie y se convierta en el germen de una autogestión al margen del Estado y

sus instituciones. Se trata de eliminar testigos molestos y sustituirlos por afectos al gobierno, sea ejército o empresas de limpieza contratadas a dedo. La casta política sabe que las personas, con rodaje y con voluntad, son capaces de resolver las situaciones. Esta perspectiva es compartida por todos los partidos políticos: todos niegan y se oponen a que los trabajadores nos organicemos al margen de ellos. Realmente, ellos sí son conscientes de que no son imprescindibles.

Paso a paso irán arrinconando y vaciando el movimiento solidario. Al Estado le importa menos la resolución del problema que su fragilidad ante una sociedad que pierda el miedo a prescindir de ellos.

Y los trabajadores tienden a sentirse marginados e impotentes. Las experiencias fallidas hacen decir a la gente: “no vale la pena hacer nada, pues de nada servirá”. Asumir estas ideas es hundirse moralmente y no puedes permitirlo. No hay que tener ningún miedo, porque no hay tiempo para lamentaciones. Hay que actuar, pues con nuestras acciones del presente estamos condicionando el futuro.



to de trabajo puede ser indefinida desde el principio o igual al tiempo que le reste al primero para jubilarse totalmente, pudiendo en este último caso convertirse en indefinido llegada la fecha de la jubilación definitiva. La parte de jornada desarrollada por este trabajador ha de ser al menos por el tiempo que el primero ha reducido, pudiéndose celebrar también a tiempo completo. El puesto de trabajo del trabajador relevista deberá ser el mismo o similar al que ocupa el trabajador jubilado parcialmente.

Esta modalidad de jubilación/contratación se lleva a cabo, sin ir más lejos, en la E.M.T. desde hace varios años, reiterándose en la cláusula 3.2 del actual Convenio Colectivo (2002-2004). Los trabajadores jubilados parcialmente lo hacen, como permite el art. 12.6 del E.T. (en su nueva redacción dada por la Ley 12/2001), hasta un máximo del 85% de la jornada y trabajando un 15%. En la EMT viene a equivaler que acuden a trabajar unos tres días/mes. Al jubilarse totalmente el trabajador, la

E.M.T. procede a convertir el contrato temporal y a tiempo parcial del 85% de la jornada del trabajador relevista, en indefinido y a tiempo completo. El Acuerdo que regula este tipo de jubilación sólo ha sido firmado por Plataforma Sindical; ni CC.OO. ni UGT quisieron sumarse al acuerdo.

En el caso de Metro de MADRID, si se consiguiera algún acuerdo al respecto, también habría que tener en cuenta que se produciría un supuesto de hecho nuevo a los contemplados en el Laudo Arbitral sobre el F.A.S.: los compañeros que habiendo cotizado antes de 1967 no hubieran renunciado a jubilarse anticipadamente y en su caso decidieran trabajar parcialmente una vez cumplidos los 60 años.

Para abordar este asunto desde la responsabilidad hay que tener un conocimiento profundo de la normativa legal reguladora. Desgraciadamente, no percibimos en otros sindicatos estas cuestiones; basta leer sus avisos.



INSPECCIÓN de TRABAJO 2002

37 Denuncias presentadas por Solidaridad Obrera

La Inspección de Trabajo

La labor de la Inspección de Trabajo también es discutible. Por los medios que tiene y su lentitud (basta comparar las fechas de presentación, inspección y resolución). Pero también, como le hemos manifestado personalmente varias veces, por *los contenidos* de las resoluciones. A veces, caracterizadas de una “tibieza” (desde nuestro punto de vista sindical) que parte de la propia legislación, pero también de la lectura dominante que se hace de la misma.

Independientemente de esa *tibieza legal (de la legislación y/o su aplicación)*, **las denuncias presentadas por Solidaridad Obrera** están fundamentadas en tres ejes: 1) defensa de los trabajadores y mejora de las condiciones de trabajo; 2) presentación del problema y, en su caso, de propuestas de mejora; 3) (salvo situaciones urgentes y/o graves) planteamiento del problema en el Comité de Seguridad y Salud (aquí los más de 250 escritos presentados durante 2002).

Estamos convencidos, y así se los hemos comentado a la Inspección de Trabajo, que las denuncias presentadas confirman el *desinterés empresarial* por los riesgos laborales denunciados y/o las demandas planteadas por Solidaridad Obrera. En este punto, resulta “curioso” cómo en bastantes ocasiones la empresa adopta medidas en la víspera de la visita de la Inspectora de Trabajo. Si con ello tratan de “impresionarla”, lo cierto es que más bien dan la impresión de que pasan de todo... Pero a nadie engañan.

A continuación indicamos las 37 denuncias que hemos presentado en solitario durante el año 2002. De casi la totalidad ya hemos informado en anteriores avisos o en el Contramarcha. Muchas de las resoluciones

de la Inspección indican un plazo para la ejecución de las medidas correctoras que exige; para algunas importantes se agota en los próximos días y estaremos pendientes del cumplimiento de la empresa.

Para una información más detallada de ellas podéis llamarnos a la Sección Sindical. Además, en la primera semana de 2003 hemos formulado otras tres denuncias.



N. Ministerios 8: «El corralito»

ESTACIONES y TRENES

Sobre el **Euro** presentamos dos denuncias en los primeros días de enero. 1) condiciones de trabajo y riesgos laborales por la organización empresarial y 2) información sobre los “euroinformadores”. Presentada: 3/1. Inspección: 17/1. Resolución: 18/3.

Níquel: información alergias. Presenta: 28/2. Inspección: 19/4. Resolución: 24/6.

“Red de espías en Metro”: información sobre *su labor*. Presentada: 5/3. Inspección: 19/4. Resolución: 21/6.

La policía en los aseos y vestuarios: uso por la policía y algunos vigilantes de seguridad para realizar registros, etc. con riesgos para los trabajadores de Metro. Presentada: 22/2. Inspección: 19/4. Resolución: 24/6.

Zonas de techo bajo: deficiencias de señalización y protección, riesgos de accidente. Presentada: 22/2. Inspección: 19/4. Resolución: 24/6.

Extintores: señalización. Presentada: 22/2. Inspección: 19/4. Resolución: 24/6.

Colón: falta de agua potable. Presentada: 8/1. Inspección: 17/1, 1 y 12/2. Resolución: 17/4.

Menéndez Pelayo: deterioro del PCL. Presentada: 22/2. Inspección: 24/4. Resolución: 21/6.

P. Vallecas y N. Numancia: intimidad de los aseos. Presentada: 22/2. Inspección: 24/4. Resolución: 12/7.

Nueva Numancia: puertas mamparas (vestíbulo Norte). Presentada: 22/2. Inspección: 24/4. Resolución: 12/7.

Méndez Álvaro: deficiencias de evacuación vest^o Renfe. Presentada: 22/2. Inspección: 24/4. Resolución: 5/7.

Usara: aseos y vestuarios. Presentada: 20/3. Inspección: 8/5. Resolución: 23/7.

Atocha-Renfe: cuarto n° 6. Presentada: 20/3. Inspección: 8/5. Resolución: 23/7. La empresa incumplió el requerimiento y el 29/8 lo denunciamos (Resolución: 21/11).

N. Ministerios 8 y Colombia. Presentada: 23/5. Inspección: 19/6 y 3/7. Resolución: 19/9. Pero la empresa ha incumplido el requerimiento, y lo hemos denunciado.

Méndez Álvaro: deficiencias del vestuario masculino. Presentada: 18/9. Inspección: 17 y 30/10 y 5/12. Resolución: pendiente.

Espejos de piñón: deficiencias de iluminación. Presentada: 22/2. Inspección: 19/4. Resolución: 24/6.

Trenes 7.000 y 8.000: cabinas. Presentada: 22/2. Inspección: 19/4. Resolución: 12/7.

Línea 11: incumplimiento de la normativa de circulación. Presentada: 4/2. Inspección: 3/2. Resolución: 25/4.

Escaleras para desalojo de trenes en las estaciones: deficiencias de información y formación. Presentada: 22/2. Inspección: 19/4. Resolución: 24/6.

INSTALACIONES FIJAS, TALLERES CENTRALES, ADMINISTRACIÓN

Escaleras de mano utilizadas por el personal de Oficio: deficiencias de información, formación, señalización y almacenamiento. Presentada: 22/2. Inspección: 19/4. Resolución: 21/6.

Zonas de techo bajo: deficiencias de señalización y protección, riesgos de accidente. Presentada: 22/2. Inspección: 19/4. Resolución: 24/6.

Cuartos técnicos: limpieza, orden y conservación. Presentada: 22/2. Inspección: 24/4. Resolución: 21/6.

Pza. de España: deficiencias del cuarto de equipos. Presentada: 28/10. Inspección: 5/12. Resolución: pendiente.

Islas Filipinas: pozo de bombas. Presentada: 1 abril. Resolución: 23/7.

Nuevos cuartos de toma de servicio. Presentada: 8/7. Inspección: 18/7, 10 y 17/10. Resolución: 21/11. La principal demanda que realizamos se refiere a la instalación de retretes en estos cuartos (sólo tienen mingitorio). La normativa no indica un número de metros mínimo de distancia entre vestuario y retretes y la Inspección de Trabajo contesta que *no puede exigir* su instalación en el mismo vestuario, a pesar de la distancia existente (en varios casos, como Pacífico y A. América superior a los 300 metros). Otro ejemplo de la “tibieza legal” que comentamos al inicio del artículo.

Cuarto de Comunicaciones del depósito 3. Presentada: 12/8. Inspección: 10 y 17/10. Resolución: 21/11.

Talleres Centrales: cuarto de compresores. Presentada: 18/9. Inspección: 17 y 30/10 y 5/12. Resolución: pendiente.

Talleres Centrales: tornos, fresadoras, taladradoras (protecciones de plásticos). Presentada: 18/9. Inspección: 17 y 30/10 y 5/12. Resolución: pendiente.

Negociado Control de Recaudación: deficiencias del local de Cuatro Caminos. Presentada: 4/11, Visita de la Inspección: 5/12. Resolución: pendiente.

DISCRIMINACIÓN

Además del proceso judicial abierto contra la empresa por la reducción (paralela a la firma del Convenio por el resto de sindicatos) del crédito horario sindical correspondiente a Solidaridad Obrera, durante el año 2002 hemos presentado tres denuncias ante la Inspección por diversos comportamientos de la Dirección y de los sindicatos firmes que considerábamos discriminatorios hacia nuestro sindicato u obstaculizadores de nuestra acción sindical.

I. La empresa no facilita a Solidaridad Obrera una copia de los cuadros de servicio 2002 de la U. Operativa. Presentada: 24/1/02. Inspección: 1 y 12/2. Resolución: 25/4.

II. La empresa y los sindicatos firmes no facilitan a Solidaridad Obrera las actas de sus reuniones de la Comisión de Seguimiento del Convenio. Presentada: 20/3. Ins-

pección: 8/5. Resolución: 30/7.

III. Los sindicatos CCOO, UGT, SLMS y SCMM y la Dirección incumplen el Convenio que firman, en materia de información y derechos sindicales y de todos los trabajadores. Presentada: 27/12/02.

FRACASA EL PLAN CONTRA SOLIDARIDAD OBRERA

Es evidente que la actitud y la aptitud empresarial no facilitan la labor sindical de nuestro sindicato, negando información o la actuación de mejora de las condiciones de seguridad y salud. E incumpliendo los requerimientos de la Inspección de Trabajo.

Por su parte, los sindicatos firmes del Convenio también tratan de obstaculizar la acción sindical de Solidaridad Obrera. Primero, al “robarnos” el derecho a tener un delegado de prevención (a pesar de tener 6 vocales en el Comité de Empre-

sa). Después, *zancadilleando y/o copiando* nuestra labor en el Comité de Seguridad y Salud: en los escritos, en las visitas de inspección, en las actas de las reuniones, etc.

La empresa y “sus sindicatos” han fracasado en su intento de acallar a Solidaridad Obrera. Hemos seguido participando en el Comité de Seguridad y Salud (“con voz, pero sin voto...”), hemos planteado más de 200 asuntos (en más de 250 escritos). Acción que es superior a la del resto de sindicatos juntos. Igualmente, como recordamos brevemente en este artículo, hemos presentado 37 denuncias a la Inspección de Trabajo. Una acción sindical decidida, directa y siempre encaminada a la defensa de los trabajadores y la mejora de las condiciones de los lugares de trabajo.



HORAS EXTRAS

Las horas extras voluntarias son una trampa en la que caen muchos trabajadores, modernos y antiguos, jóvenes y veteranos, y con ella la empresa obtiene grandes beneficios: competitividad, envidia y recelos entre los trabajadores y, por supuesto, infravaloración de los puestos de trabajo. En esta trampa caen algunos de los que reclaman que la contratación en Metro sólo recaiga “en familiares de trabajadores”. Pero también un buen número de los recientemente contratados.

Las horas extras permiten a la empresa no crear empleo suficiente y degradar las condiciones de trabajo. Si bien, para todo esto ya tiene también a “sus sindicatos” y el convenio 2001-2004 que le firmaron, como el PEL, sin leerlo...

Compañera, compañero: ¡no hagas horas extras! No hacerlas es otra manera efectiva de presionar a la empresa y acopiarnos de fuerzas los traba-

jadores. En este debate todos podemos participar.

Como sindicato, además de llamar a no hacerlas, intentamos por diversos medios que la empresa cumpla al menos los topes (“amplios topes”) que existen. Así, durante el año 2002 presentamos tres denuncias.

Horas extras 2001: un año más denunciamos en solitario el incumplimiento del art. 35 del E.T. (tope de 80 horas/año trabajador). Presentada: 2/1/02. Visita de la Inspección: 17/1 y 12/2/02. Resolución recibida: 15/2/02. La legislación sólo sirve para calificar la infracción (grave) y proponer una sanción (que *se pierde* entre tanto despacho gubernamental del mismo color político).

Horas extras. La empresa no facilita información suficiente para controlar el cumplimiento de los topes y condiciones de asignación de horas extraordinarias.

Horas extras y descanso semanal. Resolución: pendiente.

COMITÉ de SEGURIDAD y SALUD 2002

ASUNTOS PLANTEADOS POR SOLIDARIDAD OBRERA



Gran filtración en la estación de Pueblo Nuevo.

El Comité de Seguridad y Salud de Metro está compuesto por 6 delegados de prevención y otros tantos miembros de la Dirección (adscritos a la Unidad de Desarrollo de RR.HH.). Hasta la firma del Convenio 2001-2004, la distribución de los representantes de los trabajadores era proporcional al resultado de las elecciones sindicales, pero la empresa y los sindicatos firmes dieron los pasos que quisieron hasta “robar” a Solidaridad Obrera el derecho a disponer de un delegado de prevención y otros intentos de *obstaculizar* nuestra acción sindical, como explicamos en el artículo de la página anterior.

Todos esos intentos han culminado en sendos fracasos, pues la acción de Solidaridad Obrera en el ámbito de la prevención de los riesgos laborales ha continuado encaminada directa y exclusivamente hacia la mejora de las condiciones de trabajo, convirtiéndose también en el mayor obstáculo que ha tenido (y tiene) la empresa, a pesar de la lentitud del proceso, tanto en este Comité como en la Inspección de trabajo.

A continuación indicamos de manera esquemática los **más de 200 asuntos planteados en 2002**, que se corresponden con más de 250 escritos (y una treintena de ellos han sido de-

nunciados ante la Inspección). Un número y un contenido superiores a los del resto de sindicato juntos (el SCMM, con dos delegados, uno de ellos tras el “robo” a Solidaridad Obrera, apenas ha presentado una veintena de escritos). Esta acción sindical de Solidaridad Obrera es consecuencia, también, de **la confianza de los trabajadores en nuestro sindicato**. De todos ellos hemos venido informando en los avisos publicados después de cada reunión del Comité de Seguridad y Salud.

ESTACIONES

Sobre EL EURO. Información alergia al NÍQUEL

ASEOS: escobillas en los retretes, dotación de recipientes especiales (aseos femeninos), Callao, Colón, G. Marañón, N. Numancia, P. Vallecás, Guzmán el Bueno, Legazpi, Antón Martín, Parque de las Avenidas, Cruz del Rayo. VESTUARIOS: Méndez Álvaro, Noviciado, Guzmán el Bueno, Legazpi, Parque de las Avenidas, Pío XII, Concha Espina, Cruz del Rayo.

TELEFONÍA móvil, efectos sobre la salud. LÍNEA 8, avería sondas detectoras de ambiente. BOTIQUINES: N. Ministerios, Batán, Campamento.

CUARTOS: nº 6 de Atocha-Renfe, local Publimedia (Atocha

Renfe), Noviciado (IN5), Usera (DP1), Islas Filipinas. CABINAS: Argüelles 6.

PCL y TAQUILLAS: C. Casal, limpieza y mantenimiento de las taquillas cerradas, Noviciado, M. Pelayo, El Carmen, Guzmán el Bueno, Antón Martín, Cuatro Caminos, Acacias, Delicias. REPOSAPIÉS (en taquillas y PCLs).

CAJETINES (interfonos y teléfonos de piñón), limpieza. AIRE ACONDICIONADO: equipos portátiles (general), Cuatro Caminos (PCL), Ventas (PCL), Metropolitano (PCL), Canillejas (PCL).

INAUGURACIONES (el mismo día de la apertura del servicio): Nuevos Ministerios 8, Colombia, Colonia Jardín, Casa de Campo. OBRAS: Colombia (reapertura línea 9), Latina, M. Vadillo, Pza. España, Ventas 2, Núñez de Balboa, Delicias.

FILTRACIONES: N. Numancia, N. Balboa, P. Vallecás, Quevedo, local de Solidaridad Obrera, Ventas 2, Usera, Acacias, Antón Martín, Callao, Delicias.

Riesgos por AGLOMERACIONES: Vista Alegre. Plan de EMERGENCIA: Usera. Latina, M. Vadillo, Argüelles, Ventura Rodríguez, Noviciado, actuaciones musicales y teatrales en las estaciones, instalación de cajeros y otro mobiliario, Tribunal (monitor CMM del vestíbulo principal), Rubén Darío, Diego de León 5. EXTINTORES: señalización (general), cambios en las tarjetas de identificación (general), Conde de Casal, Pza. Elíptica. ASCENSORES: Canal.

Riesgos por VACIADO de EXTINTORES: M. Pelayo, Quevedo. Cristales MAMPARAS de puestos de venta (visibilidad). Riesgos en el traslado y depósito de los CRISTALES de las puertas mamparas.

CONTRATAS: Vigilantes de Seguridad Privada (deficiencias vestuarios, contratación indebida, formación insuficiente, jornadas de trabajo, uso de vestuarios y

aseos para registros, disponibilidad de llaves, etc.), vestuarios de CLECE (Lacoma), autobuses de las rutas de personal (durante la huelga de transportes), conflicto LIMPIEZA (huelga en las empresas contratadas).

RIESGOS derivados de las estaciones

INTERCAMBIADORES: Moncloa, América.

Deficiencias LIMPIEZA (tras el cambio de contratación).

TRENES

ASIENTOS trenes 2000 y 5000. Iluminación PUPITRE trenes 2.000 y 5000.

Vulneración de NORMATIVA de seguridad en la circulación: Mar de Cristal, trenes línea 6, línea 7 (trenes de 6 coches), Nuevos Ministerios 8, Pitis (chapa techo), línea 10 (descarrilamientos).

ESPEJOS de piñón en las líneas 1, 2, 3, 4 y 5. MONITORES de andén (Tetuán, Alvarado, Moncloa). CAMPAMENTO: cabina de conductores. TRENES con RUIDOS en la cabina (trenes 2.000).

LÍNEA 8, molestias en el tramo Mar de Cristal-Barajas. DEPÓSITOS: Puerta de Arganda, Cuatro Vientos.

Cabinas TRENES 7.000 y 8.000 (intimidación, seguridad, etc.) ACESO A LAS CABINAS por personal ajeno. INSEGURIDAD (vandalismo en línea 4).

Averías RADIOTELEFONÍA: línea 8. ESCALERA para desalojo de trenes en la estación.

Puertas TRENES 7.000: riesgo de atrapamiento con la puerta de la cabina, recinto de control en la manivela de apertura de emergencia de puertas recinto.

Valdebernardo, América 9, Túnel entre Legazpi Usera, Aeropuerto, Pan Bendito.

CUARTOS BAJA: Artilleros, América, A. Martín, Callao, N. Numancia, P. Vallecás, Moncloa 6, Latina, A. Martínez 5 y 10, C. Caminos 1, Usera, Opañel, Legazpi 6, Argüelles 6, Atocha, Tribunal 10, Pavones, Noviciado, Vinateros, Estrella, S. Baranda 9, Ibiza, Pza. Castilla 9, A. América 9, Begoña, Ascao, Pza. España 10, Pan Bendito, Sol 2, Valdezarza.

ACOMETIDA EMERGENCIA: G. Marañón, Pacífico 6. ENCHUFES (homologación). Galería alumbrado de Aeropuerto.

CUARTO ENCLAVAMIENTO: N. Numancia. Cuarto de TRANSFORMACIÓN de Canillejas (depósito). POZOS VENTILACIÓN: Usera, Campo de las Naciones, Pan Bendito, Abrantes. POZO FECAL de Campo de las Naciones.

LÍNEA AÉREA: seccionadores de 600 voltios. ESCALERAS: foso escalera 5 de A. Martínez.

NUEVOS Centros de toma de servicio (zonificación según cláusula 16ª del convenio), condiciones de seguridad y salud, dotación de taquillas.

MATERIAL MÓVIL

LIMPIEZA Trenes 1.000, riesgos por uso de determinado producto. VÍA 25 y vía de SOPLADO de Mantenimiento Canillejas. Vestuarios SACEDAL. PUERTA de ARGANDA (condiciones de trabajo).

MÁQUINAS HERRAMIENTAS (protecciones). Cuarto de COMPRESORES. BOGIES: carros, asientos y borriquetas.



FUENTES: Parque Stª María, Pza. Elíptica 11, América.

INSTALACIONES FIJAS

CUARTOS EQUIPOS: P. Pío, Mar de Cristal, Goya, G. Noblejas, Alto del Arenal, San Bernardo, P. Vallecás, Pacífico 1, Chamartín, Delicias, P. Frontera, M. Hernández, M. Pelayo, Arturo Soria, Diego de León 4, Velázquez, Batán, Retiro, Abrantes.

CUARTOS COMUNICACIONES: Pza. Castilla 10, P. Vallecás, N. Numancia, Opañel, Usera, Sol 2, Atocha, Pan Bendito, Noviciado, Pza. España 10, Abrantes, Legazpi 3.

CUARTOS BOMBAS: Barajas,

Riesgos derivados de la conducción de VEHÍCULOS (exceso por mala organización y falta de materiales).

ADMINISTRACIÓN y GENERAL

RECONOCIMIENTO MÉDICO (determinadas preguntas)

Negociado CONTROL de RECAUDACIÓN (en C. Caminos y en el edificio social).

Exposición CAMPOS MAGNÉTICOS en el Puesto de Mando.



Cuarto de equipos del PCL de Plaza de España.

¿INSEGURIDAD O CONTROL SOCIAL?

En nuestra sociedad la violencia se ha convertido en un problema que se manifiesta de forma recurrente en los medios de comunicación, en las campañas y los acuerdos políticos, en las conversaciones y reuniones públicas o privadas. Y de ahí... hasta rodear a todos los ciudadanos con el fantasma del miedo. Continuamente se habla de violencia y del temor hacia ella. En los

barrios, en las escuelas, en la televisión, en el trabajo, en las calles, en el metro... Violencia ejercida por un individuo, un grupo, una organización, una institución, los empresarios o el Estado.

Durante las últimas semanas del año 2002 hemos publicado varios avisos sobre "La violencia en el Metro" (números 98, 106, 111, 112, 115 y 120), que os animamos a leer.

El miedo es un recurso muy utilizado para "cohesionar a la sociedad", para *apretar filas* o meter en cintura a la gente... En el discurso social dominante (impuesto) se presenta, de un lado, una minoría creciente, agresora, agresiva, peligrosa, alteradora del orden público. De otro, una población mayoritaria que se siente amenazada, aterrorizada, indefensa y poco protegida por aquellos (empresario, Estado) encargados *legalmente* para velar por su seguridad.

La "inseguridad ciudadana" y el paro son —según las encuestas habituales— dos de las principales preocupaciones de la población española adulta y urbana. La violencia callejera (la general, no la que circunscriben al País Vasco) *ha sustituido* en los países "desarrollados" (como España) a otros temores sociales colectivos, como la peste, el hambre, la guerra. (ver cuadro)

A la par, otras estadísticas señalan que crecen, imparables, los delitos comunes y las detenciones. Pero conviene recordar que dichas estadísticas se elaboran sólo a partir de datos policiales y no de sentencias judiciales. Y apenas se informa, más que en algunos y temporales titulares periodísticos, de los denominados "delitos de cuello blanco" (corrupción política, de empresarios, de bancos, de la Iglesia, etc.).

Antes y después de la *marea política* provocada por el Prestige nos bombardean con las noticias sobre el colapso judicial, policial y carcelario. Se anuncian más restricciones legales de los derechos e incrementos presupuestarios para: más policías, juzgados ("juicios rápidos") y cárceles (otras siete nuevas). Desde hace décadas (o siglos) se viene escuchando lo mismo: "la inseguridad ciudadana se combate con una policía bien equipada (y remunerada, añaden los sindicatos policiales) y unos sistemas judicial y legislativo que sean sobre todo eficientes (eufemismo de "expeditivos").

Las leyes que reducen los derechos sociales son presentadas para "remediar" una situación concreta que, según se dice, pone en peligro la convivencia, pero son utilizadas para controlar a todos. Por ejemplo, la afamada "ley antibotellón" se justifica para controlar a los jóvenes y tranquilizar a los mayores. No obstante, como en el caso de la de Madrid, afecta a los derechos y las obligaciones legales de toda las personas, o incluso especialmente dirigida a los adultos en todos los ámbitos de su vida diaria.

En este contexto sociopolítico las empresas de seguridad privada crecen exponencialmente, como las pólizas de seguros. Los Informativos son sus mejores espacios de publicidad. En palabras de E. Galeano: "El miedo es la materia prima de las prósperas industrias de la seguridad privada y del control social. Una demanda firme sostiene el negocio y crece tanto o más que los delitos que la generan, y los expertos aseguran que no dejará de crecer."

No existen grandes respuestas ni soluciones... Es, en cualquier caso, tiempo de preguntas, y hemos de querer afrontarlas. Vivimos un momento muy acelerado de la historia, los cambios se suceden raudos ante nosotros, sin que muchos de ellos consigamos comprenderlos. Parece que todo sea un gran enigma y así una de las reacciones es aplicar medidas conocidas, aunque fracasadas, y tratar de desviar el problema, sacarlo de nuestro entorno (*que no nos toque o que no nos afecte más*). Es una respuesta que confirma nuestra impotencia (o la sensación de ella) y, a pesar de todo el empeño por taparnos los ojos y los oídos, somos conscientes de esa impotencia.

Marginación, violencia y delincuencia siempre han estado unidas y siguen así. La lucha contra la violencia pasa por una sociedad más justa. En el caso de la "delincuencia juvenil", está muy unida no sólo al fracaso escolar, el paro y la precariedad laboral, sino también a la ausencia de perspectivas sociales y políticas. Los jóvenes son rápidamente "criminalizados" y la respuesta juvenil no puede ser otra que *asociarse y crear sus leyes*.

"Mientras los jóvenes de las clases bajas son criminalizados, en las clases altas la juventud avanza marcando estilo, pulcritud, buenos modales y se prepara para el éxito y la fama. La Coordinadora de Barrios de Madrid ha indicado más de una vez que los gobiernos han venido endureciendo en los últimos años la vida de los débiles y alientan la *solución policial*, a la que seguiría la judicial e inmediatamente la penitenciaria. No se cesa de promover la insolidaridad, el individualismo, la competitividad y la flexibilidad como si se tratara de llevar a cabo una política de tierra quemada que sirva de telón de fondo a la *tiranía de la seguridad*" (F. Álvarez Uría). En este camino nos encontramos desde hace tiempo.

En una situación así, se multiplican las demandas y las ofertas

de "seguridad individual": aseguradoras, terapias, puertas blindadas, alarmas, vigilantes, policías, armas, etc. Sin embargo, *la violencia de la calle* no se eliminará (ni se ocultará) con medios policiales y represivos, ya que es inseparable de la violencia general de la sociedad. Dados los cambios profundos de nuestra sociedad, lo que antes era el *orden* ya no puede servir para designar lo que es *desorden*.

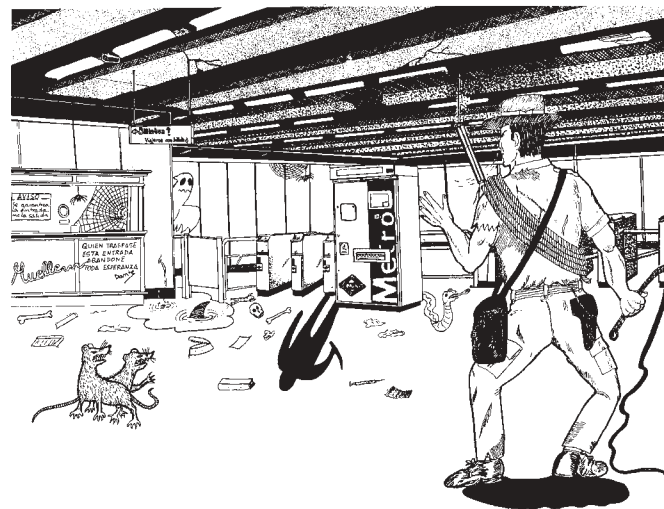
Es la historia, esa historia y ese conjunto de historias que nos rodean, unas veces más visibles que otras. Pobres y niños son compañeros de esas historias que reaparecen desde hace tantos siglos, desde siempre. En las ciudades no es necesario esforzarse mucho para encontrarnos con esas historias y sus protagonistas. Rondando todos los lugares públicos. Por toda la ciudad. La pobreza ha crecido como una marejada que, por supuesto, alcanza a España.

En esta historia, tras los pobres vienen los niños, los adolescentes, los jóvenes... Otro de los síntomas principales de la *enfermedad* de nuestra sociedad. Una sociedad cada día más dividida, más rota. Negarnos a verla así y seguir ciegos, cegados por el recurso continuo a la represión "legal" no nos va ayudar, no nos ayuda. Todo lo contrario.

NO AL ABANDONO DE LAS ESTACIONES



Viajar en Metro no debe ser una ...
Aventura!



DEFIENDE EL SERVICIO PÚBLICO
EXIGE CALIDAD, EXIGE CREACIÓN DE EMPLEO
No te quedes en la queja, pide el libro de Reclamaciones

Sindicato de Transportes
SOLIDARIDAD ★ OBRERA

C/ Espoz y Mina 15, 1º - 28012 Madrid - Tf. 523.15.16

LA RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL

A nadie se le escapa que Metro "forma parte de Madrid", pero no vamos a consentir a la Dirección que se escude en esa realidad social para eludir o negar su responsabilidad directa en la violencia en el Metro.

En nuestra opinión, una de las bases de la violencia en el Metro es la forma que adopten las relaciones entre el viajero y el trabajador que da la cara en este servicio público, y la empresa con sus decisiones organizativas contribuye a tensar esas relaciones, empeorándolas sensiblemente.

Por esto, Solidaridad Obrera en cada una de las campañas (octavillas, pegatinas, carteles) llevadas a cabo desde hace años en solitario (trenes cortos, subida de tarifas, el euro, horario viernes y sábados, mecanización del servicio, inseguridad, etc.) hacemos hincapié en la responsabilidad empresarial y en la coincidencia de intereses entre viajeros y trabajadores del Metro.

ENCUESTAS sobre INSEGURIDAD

(Estudio nº 2.315 del C.I.S., enero-febrero de 1999, último estudio monográfico realizado por este centro sobre seguridad ciudadana y victimación. Ámbito: nacional. Universo: población española de ambos sexos, de 18 años y más. Tamaño de la muestra realizada: 12.994 entrevistas, en 513 municipios y 52 provincias. Error muestral: +/- 0,88% para el conjunto de la muestra.)

A continuación nos referimos a seis de las preguntas principales incluidas en esa encuesta del C.I.S.. Para valorarlas también hemos de tener en cuenta que las respuestas son "cerradas"; es decir: el entrevistado ha de ajustarse a las alternativas que se le dan, no puede incluir otras.

¿Qué se entiende por "inseguridad ciudadana"?

Las situaciones o problemas que más coinciden con la idea de inseguridad ciudadana. En primer lugar: la venta de droga en la calle (24,8%), el terrorismo (19,3%), atracos o asaltos con armas (17,4%), violaciones o abusos sexuales (10,7%).

¿Cuáles son las principales causas de la delincuencia?

Los entrevistados podían dar dos causas como máximo.

El consumo de drogas: 74,8%. Las desigualdades sociales: 30,3%. La blandura de las penas impuestas: 21,9%. El mal funcionamiento de la justicia: 17,4%. Las carencias afectivas en el hogar: 12,1%.

¿Ha sido víctima de algún atraco a lo largo del último año? Sí: 1,6%. No: 98,4% de los entrevistados.

¿Ha sufrido en alguna ocasión un intento de delito, sin que este haya llegado a consumarse? Sí: 13,9%. No: 84,4%. (No recuerda: 1,5%; No contesta: 0,2%)

Inseguridad cerca de casa

Se preguntaba por la frecuencia que se daban en el barrio del entrevistado una serie de incidencias de inseguridad. Resaltamos el % que contestaba que sucedían poco a casi nunca. Venta de drogas a pequeña escala: 67,2%. Prostitución: 88, 3%. Gamberrismo y vandalismo: 72,8%. Mendicidad de niños: 94,1%. Escándalos y riñas callejeras: 86,8%.

Víctimas entre los más allegados

Se plantea una serie de situaciones de inseguridad y se pregunta si le han sucedido a un familiar próximo (padre, hijo, hermano) durante el último año. Indicamos el porcentaje de las respuestas afirmativas (víctimas): atraco (7,5%), robo del bolso o cartera (11,9), tirón (6,2), robo en la vivienda o local (10,3), sustracción de objetos en el coche (16,7), robo del vehículo (7,4), estafa o timo (3,0), amenazas o intimidaciones (4,4), agresión personal leve (4,2), actos de gamberrismo o vandalismo (8,5), abusos o coacciones policiales (2,1), etc.

CARTAS



MONARQUÍAS AMIGAS...

La corona puesta. Hoy en día, las monarquías contemporáneas vienen asentándose bajo el palio de Gobiernos parlamentarios que, en gran medida, ofician de cancerberos a la hora de dibujar los guiones de los que serán sus reales alocuciones públicas. Mayormente porque los reyes reinan, pero no gobiernan —con alguna excepción, como el absolutista rey de Marruecos, que cualquier día nos lo encontramos por Chueca. Esto no resta para que algunos monarcas de apresto taurino y carencias en logopedia nos sorprendan, en ocasiones, con espontaneidades telúricas que encierran ausencias educacionales de amplio espectro y desconocimiento de su entorno familiar más próximo...

Hay reyes que, en su aletargamiento, ignoran estar emparentados con cuñados que, pese a haber contraído matrimonios principescos, tener nutrida y opusina descendencia (no teniendo constancia si el apareamiento fue inducido por técnica "in vitro"), observar protocolos, ostentar carreras y títulos nobiliarios consortes, son o han sido igualmente mariquitas; pese al camuflaje que exige su condición.

Como parece que existen lagunas a la hora de calificarlos adecuadamente, dada (parafraseando a Cecilia) "su alta cuna y baja cama", desde aquí insto al escritor Leopoldo Alas para que les acuñe el distinguido tratamiento que su abolengo les confiere a los que fueron y son cuñadísimos/mariquitas de sus regias majestades.

Mario Fernández Bravo
Conductor
(Carta publicada en la revista "Zero"
nº 44, octubre-2002)

RECONOCIMIENTO MÉDICO ORDINARIO INSTALACIONES FIJAS

Existen dos formas de hacerlo: dentro o fuera de la jornada laboral. Antiguamente, se realizaba dentro y cuando la empresa quiso realizarlo también fuera "compensó" con un día "libre" (retribuido y unido a las vacaciones) y 2.000 pesetas, pero exigiendo al trabajador un mayor compromiso personal para acudir a la cita en la Clí-

nica. Al principio de coincidir los dos sistemas, el trabajador que quería realizarlo fuera de jornada debía advertirlo a la empresa. Posteriormente y con intervención judicial, esto cambió y ahora somos los trabajadores que queremos realizarlo dentro de jornada quienes hemos de indicarlo por escrito a la empresa, en los plazos que establece por medio de un aviso que no llega a todos los puestos de trabajo; sobre todo en Instalaciones Fijas y peor aún con la dispersión que nos han aplicado desde el año pasado.

tas por un servicio público (que cada vez está más devaluado).

Es decir, "una pequeña revolución" sin apenas esfuerzo. Piensa que la empresa no da nada gratis y los que llevamos tiempo en Metro sabemos lo que ha costado todo lo que tenemos socialmente. Así que os animo a que el reconocimiento médico de 2.004 lo realicéis dentro de la jornada. Haced la prueba.

José Luis de Roa Sanz
Ayudante de Alumbrado,
Instalaciones Fijas



Esta "desinformación" puede ocasionar que algunos trabajadores que no quieran acudir al reconocimiento fuera de jornada se vean obligados por esa circunstancia.

Es evidente que hay diferencias importantes entre la Unidad de Instalaciones Fijas y, sobre todo, la Unidad Operativa respecto a los efectos que tiene para el empleo que este reconocimiento médico anual sea realizado dentro o fuera de la jornada de trabajo. Pero yo quiero animar a todos para que acudamos dentro de jornada.

¿Por qué quiere la dirección de la empresa que se haga fuera de jornada? Nadie da duros a pesetas (o euros por céntimos) y menos la empresa. Pensadlo por un momento: la cantidad de gente que tendría que contratar la empresa para suplir a los trabajadores dentro de jornada y mantener el servicio. Por eso lo que quiere es que todos lo realicemos fuera de jornada, pero pidiendo realizarlo dentro de la jornada estás apoyando la creación de empleo y defendiendo tu puesto de trabajo, que es lo más preciado que tenemos. Además apues-

¿QUÉ PAPEL DESEMPEÑAN LOS SINDICATOS PROSISTEMA EN EL PROCESO DE GLOBALIZACIÓN?

Al igual que ocurre con las ONG, cualquier argumento de cariz general aplicado a los sindicatos tiene por fuerza que olvidar que entre estos despuntan realidades muy diferentes. Aún así, parece servida la conclusión de que en la mayoría de los casos los sindicatos han perdido buena parte de la fuerza reivindicativa y contestataria que en el pasado fue suya en tantos escenarios.

Lo anterior es singularmente evidente en nuestro país, en los que la progresiva anulación de los sindicatos va a la par del auge de la globalización neoliberal. El modelo socialdemócrata de tratamiento de los problemas laborales ha sido llevado hasta tal intensidad, de tal modo que los sindicatos se han ido integrando en la maquinaria del sistema sin otra aspiración que la de otorgar una pátina de comportamiento medianamente civilizado

al capitalismo realmente existente. Además, el franco deterioro de las capacidades de contestación de los sindicatos mucho es debido a su progresiva burocratización, estrechamente relacionada casi siempre con una visible dependencia del erario público. Al margen de ello, resulta obligado recordar que sectores importantes de la población que tienen problemas de enjundia, como es el caso de los desempleados y de los inmigrantes, suelen estar precariamente representados en las estructuras sindicales.

En definitiva, la globalización neoliberal parece llamada a arrinconar aún más a los sindicatos, toda vez que ha generado un desplazamiento de los centros de decisión, debilitando la negociación colectiva, manteniendo a las organizaciones sindicales lejos de cualquier control en temas fundamentales, reduciendo sensiblemente su capacidad de protesta contra los planes de reestructuración que responden a las exigencias del sistema y no a la necesidad de hacer frente a eventuales dificultades."

Artículo de Carlos Taibo, del libro "Cien preguntas sobre el nuevo desorden", que el compañero Tasio Terrón nos ha pedido y recomendado que publicáramos en el Contramarcha.

LO QUE REALMENTE OCURRE EN LA LÍNEA 10

M.G.F. se queja de los frenazos en la Línea 10 y afirma que al ser los mismos trenes que circulan por la 8, son los conductores los responsables. Como conductor, quisiera aclarar lo que realmente sucede en la Línea 10.

Los trenes que circulan en ella son de dos clases distintas: los 8.000 y los 7.000, nuevos en el Metro, diseñados y fabricados en Italia por decisión política. Según estaba previsto, todos los trenes de la 10 deberían ser *sietemiles*, pero los italianos no han cumplido y no han entregado ni la mitad. Por si fuese poco, los ingenieros italianos desplazados a Metro de Madrid para solventar las incidencias parece que se van a quedar a vivir aquí, pues no se enteran de cómo funciona su propio tren, y las ave-

rias, lejos de corregirse, aumentan.

Derivado de la falta de trenes *sietemiles*, la dirección de Metro optó por utilizar *ochomiles* (los que circulan en la 8 y está previsto que lo hagan también en Metrosur) para completar la flota mínima. El problema es que los *ochomiles* han sido pedidos a CAF (empresa que ha fabricado todos los trenes que circulan en Metro, a excepción de los *sietemiles*) componiendo tríos; es decir, trenes de tres vagones. En vez de solicitar a CAF trenes de seis vagones, la dirección de Metro decidió que circularan acoplados dos trenes, haciendo, por tanto, de dos trenes de tres uno de seis vagones. Sin embargo, estos trenes sólo está previsto que se acoplen de esta manera para remolcarse por una avería y, por tanto, para recorrer una corta distancia y a velocidad reducida.

Por todas estas circunstancias, las averías que se producen continua y diariamente en la 10 no son normales. Los compañeros y las compañeras que conducen los trenes de la 10 han estado conduciendo en el resto de las líneas y realizan sus funciones con la misma eficacia y diligencia que los de cualquier otra línea. Además de soportar las averías, frenazos, acelerones y demás incidencias, se tienen que enfrentar a las presiones, prisas y parones de unos mandos intermedios ineficaces que tienen como única directriz mantener un número determinado de trenes circulando en línea; el estado en que circulen les importa poco.

Todas estas anomalías, conocidas, consentidas, amparadas y ocultadas por la dirección de Metro, tienen unos responsables y no son otros que los del transporte de la Comunidad, el señor Cortés, como Consejero, y el señor Gallardón, como Presidente y máximo responsable de esas decisiones políticas inexplicadas e inexplicables.

Quéjense, motivos hay, pero no le echen las culpas al empedrado, hagan reclamaciones oficiales.

Manuel Fernández Suárez,
Conductor.
Carta publicada en
el periódico "20 minutos" el 3/12/2002.



INFORMACIÓN LABORAL

CUANTÍA DE LAS PENSIONES

LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO Y LAS PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La Ley 52/2002 de Presupuestos Generales del Estado, para el año 2003, establece las cuantías de las pensiones mínimas de la Seguridad Social.

El art. 38 determina que el importe de las pensiones no con-

tributivas será de 3.762,78 euros íntegros anuales.

El art. 39 determina que el importe máximo a percibir como consecuencia del señalamiento inicial de las pensiones públicas será de 28.409,78 euros íntegros anuales.

En su art. 40 se fija en el 2% el incremento de las pensiones públicas.

El art. 44 establece las siguientes pensiones mínimas para cada clase de prestación:

Clase de pensión	Titulares	
	Con cónyuge a cargo - Euros/año	Sin cónyuge a cargo - Euros/año
<i>Jubilación</i>		
Titular con sesenta y cinco años.....	6.603,52	5.607,56
Titular con sesenta y cinco años.....	5.995,08	5.075,56
Gran invalidez con incremento del 50 por 100.....	9.905,28	8.411,34
Absoluta.....	6.603,52	5.607,56
Total: Titular con sesenta y cinco años.....	6.603,52	5.607,56
Parcial del régimen de accidentes de trabajo:		
Titular con sesenta y cinco años.....	6.603,52	5.607,56
<i>Viudedad</i>		
Titular con sesenta y cinco años.....	-	5.607,56
Titular con edad entre sesenta y sesenta y cuatro.....	-	5.075,56
Titular con menos de sesenta años.....	-	4.050,20
Titular con menos de sesenta años con cargas familiares.....	-	5.075,56
<i>Orfandad</i>		
Por beneficiario.....	-	1.646,40
En la orfandad absoluta el mínimo se incrementará en 4.050,20 euros distribuidos, en su caso, entre los beneficiarios.		
<i>En favor de familiares</i>		
Por beneficiario.....	-	1.646,40
Si no existe viuda ni huérfano pensionistas:		
Un solo beneficiario, con sesenta y cinco años.....	-	4.239,20
Un solo beneficiario, menor de sesenta y cinco años.....	-	3.991,40
Varios beneficiarios: El mínimo asignado a cada uno de ellos se incrementará en el importe que resulte de prorratear 2.403,80 euros entre el número de beneficiarios.		

El art. 45 establece el importe de las pensiones S.O.V.I. en 4.002,46 euros al año.

El art. 81 fija en 2.652 euros mensuales el tope máximo de la base de cotización.

La disposición adicional segunda, preceptúa que el límite para tener derecho a la prestación por hijo a cargo es de 8.264,28 euros

anuales, límite que se incrementa en un 15% por cada hijo a cargo a partir del segundo, siendo el importe de la prestación de 3.129,48 euros anuales si el hijo a cargo tiene 18 o más años y un grado de minusvalía igual o superior al 65%, y de 4.694,28 euros si la minusvalía es igual o superior al 75%.

La disposición adicional sexta fija el importe del interés legal del dinero en el 4,25% y el interés de demora en el 5,50%.

Por otra parte el RD. 1426/2002 establece el salario mínimo interprofesional para el año 2003 en 451,20 euros mes, o 15,04 euros día, según que el salario esté fijado por meses o por días.



SISTEMA DE PROTECCIÓN POR DESEMPLEO

A pesar de todo, el Gobierno mantiene lo fundamental

En el BOE de fecha 13 de diciembre de 2002 se publicó la Ley 45/2002 (de Medidas urgentes del sistema de protección por desempleo), que supone un breve retroceso en las aspiraciones de recorte de derechos de los desempleados que figuraban en el RD 5/2002, y que entró en vigor el 27 de mayo.

Los cambios de eficacia general más significativos son:

1. La participación de los desempleados en las acciones de mejora de la ocupabilidad será voluntaria para beneficiarios de prestaciones contributivas durante los 100 primeros días.
2. Como rentas incompatibles con el subsidio asistencial quedan excluidas las indemnizaciones legales derivadas de extinción de contrato.
3. El radio para entenderse adecuada la colocación ofrecida al desempleado sigue siendo 30 kilómetros, salvo que el trabajador acredite que el coste del desplazamiento sea superior al 20% del salario mensual o que el tiempo mínimo para el desplazamiento, de ida y vuelta supere el 25% de la jornada diaria, antes se requería que el tiempo entre ida y vuelta fuese 2 horas.
4. Los salarios de tramitación siguen vigentes casi exclusivamente para los despidos nulos. Ya que en la práctica al empresario para ahorrarlos le bastará con reconocer la improcedencia del despido, desde producido éste y hasta la conciliación, y depositar la indemnización en el

juzgado en las 48 horas siguientes al despido.

5. La protección por desempleo será aplicable a los trabajadores fijos discontinuos, tal como ocurría antes de la reforma de mayo.

Al final la sensación que queda es que tras la huelga general se ha logrado algo, pero si comparamos la situación actual con los derechos existentes antes de la reforma de mayo la situación es desesperanzadora, el Gobierno ha logrado:

- Cargarse los salarios de tramitación, que ha sido de siempre una vieja aspiración empresarial.
- Que no sea el trabajador el que juzgue si una colocación es adecuada o no para así suspenderle o incluso extinguirle la prestación, y el que parado siga en situación de constante sospecha.

Por eso, no se puede alardear de haber derrotado la Reforma de mayo y decir que el único escollo para alcanzar otro Acuerdo con el Gobierno es la restitución del P.E.R. Al igual que ocurría antes de la huelga general, ahora, los sindicatos oficiales no informan de todo lo que implica esta Ley. Porque si lo hicieran sería evidente la necesidad de una nueva Huelga General que restituyera los derechos de los trabajadores. Es más fácil, para ellos, callar y dejar que el tiempo corra en perjuicio de los trabajadores; además las multimillonarias subvenciones que reciben estarían en peligro.

PRESTIGIOSA MAREA NEGRA

Bajo la marea negra: los dividendos. Bajo cada cormorán cubierto de petróleo que agita impotente sus alas: la ganancia. Bajo cada vertido, el lucro de unos pocos y la ruina de muchos.

Bajo la ola de fuel y crudo, el dinero que se multiplica matando, destruyendo, contaminando, desgraciando, ennegreciendo la vida. Bajo cada «accidente», la gangrena especulativa.

Por enésima vez Polycom-mander (1970), Urquiola (1976), Andros Patria (1978), Casón (1986), Mar Egeo (1992), Prestige (2002) la costa gallega sufre los estragos de un transporte marítimo de sustancias peligrosas regido por la ley del dinero y el beneficio privado. Incluso el juego de las indemnizaciones -¿qué no tardará en polarizar atenciones!- con su toma y daca tardón e inevitablemente arbitrario, cuando no caciquil, será utilizado para minimizar u ocultar la verdadera catástrofe: el legado para nadie -pero que recibirán nuestros hijos- de un mar hasta ayer fecundo convertido ahora en lodazal pestilente y muerto.

La letanía de grandes desastres marítimos provocados por vertidos masivos de petróleo es interminable. Solo en 1996 naufragaron 70 petroleros en todo el

mundo. A ello hay que sumar las decenas de mareas negras de baja intensidad que se producen cada semana en cualquier lugar del mundo, cuando los petroleros limpian clandestinamente las sentinas en alta mar, por solo ahorrar el coste que significaría hacerlo en instalaciones adecuadas.

Cuando en 1992 naufragó el buque Erika y vertió 30.000 toneladas de petróleo frente a las costas de la Bretaña francesa, provocando una inmensa catástrofe ecológica y social, fueron muchas las voces que reclamaron un control más efectivo del transporte marítimo de sustancias peligrosas en las cercanías de las costas «sensibles». Las más de esas voces, dirigidas por los medios de comunicación y la propaganda gubernamental, confiaron en que los poderes públicos- fuese la Organización Marítima Internacional (OMI), la

Unión Europea, o los gobiernos nacionales- lograsen evitar tanto desastre. Como siempre, se equivocaron.

Quienes dictan y finalmente dan el placet a la normativa que regula tan funesto trasiego, son realmente las compañías petrolíferas. Ellas presionan a los consignatorios y armadores para que ofrezcan cargos cada vez más baratos y todos juntos fuerzan (compran, corrompen, influyen, convencen, como quiera decirse) a los poderes públicos para que finalmente se garantice la impunidad penal en caso de accidente. La construcción de esa impunidad es lo que se llama «Normativa internacional para el tráfico marítimo de mercancías peligrosas» o «Directiva de la UE para el tráfico...», con todo su aparato de inspecciones, oficinas de control, cartas de navegabilidad, registros reconocidos para buques mercantes, etc, etc.

A los tres meses de la catástrofe del Erika, la Dirección General de Energía y Transporte de Unión Europea presentó un paquete de medidas para un mayor control en la inspección de barcos y evitar el transporte de crudo en barcos viejos (con materiales fatigados y estructuras corroídas) de un solo casco, por el grave riesgo que supone. Sin embargo, hace tan solo un mes que la Comisaria de Transporte y Energía de la UE, Loyola de Palacio, dócil a los intereses de las petrolíferas, firmó la mora-



toria que autoriza la libre circulación por el corredor marítimo internacional, situado a pocas millas de la costa gallega, a macro-buques como el Prestige, de un solo casco, con veinticinco años de antigüedad y que hace mucho tiempo deberían haber ido al desguace. El desastre actual del Prestige pudo producirse porque la señora Loyola de Palacio, y otros como ella, cumplieron con su función al servicio de las compañías petrolíferas y demás señorios económicos.

Tampoco la OMI escapó a la lógica de la globalización y la destructiva hegemonía del capitalismo «neoliberal», de modo que externalizó (encargó a empresas privadas y ajenas) muchas de sus tareas de inspección y control, «fió» a asesorías privadas (casi todas dependientes de las gigantes energéticas o mafias afines que controlan el trasiego de sus productos) la investigación técnica, «legalizó» la multiplicación de «banderas de conveniencia» y «asumió» que los barcos y sus fletes pudieran opacarse en tupidas redes de empresas que, en caso de desastre, hacen imposible encontrar los responsables. También este

es el caso del Prestige, con bandera de las Bahamas y carta de navegabilidad estadounidense para aguas internacionales, aunque al parecer no le dejan entrar en aguas propias de EE.UU., por haber sido sancionado con anterioridad en los puertos de Nueva York y Rotterdam.

Lo mismo ocurre con el corredor internacional situado a 25 millas de las costas gallegas. ¿Quién y por qué decidió que ese pasillo debía estar ahí? Formalmente lo decidieron la OMI, la UE y el gobierno español, avalados por los técnicos expertos, alquilados para la ocasión. Realmente, lo decidió, una vez más, la necesidad de abaratar costes en el tráfico, pues representa para los grandes petroleros un día menos de navegación en la ruta Gibraltar-Mar del Norte, aunque para todos los demás- para la mar y sus gentes, para la mar y sus peces-, representa la muerte.

Editorial del semanario anarquista

La Campana nº 203, de 18/11/2002

Apdo. 97 36080 Pontevedra

(Web www.lacampana.org)

Correo <lacampana@lacampana.org>)



Grupos de voluntarios recogen chapapote en la playa de Cantareira, en las islas Cies.

LOS NUEVOS PIRATAS DE LOS MARES DEL SUR

¿Qué diablos estamos comiendo al comer pescado?

Gran parte del pescado congelado que encontramos en los supermercados se elabora a partir de una masa de proteína que, tras un proceso industrial, recibe una forma apetecible (rodaja, filete, empanado, varita, etc.). Dentro de los proveedores de esa proteína se encuentran el bacalao de profundidad (*Dissostichus eleginoides*) y la merluza negra austral (*Dissostichus mawsoni*), conocidas como el *oro blanco*, por ser dos especies de carne blanca y compacta muy apreciadas, que necesitan un crecimiento lento, ya que no adquieren la madurez hasta los diez o doce años, pudiendo alcanzar los 80 Kg. de peso en edad adulta. Se les pesca por debajo de los 43° de latitud, tanto en alta mar como en las plataformas continentales pertenecientes a Australia y Nueva Zelanda.

Los barcos que faenan en esta zona deben tener un período de pesca limitado, una licencia, un tope anual y un sistema de notificación de especies y cantidades que se entregan en puerto, siendo responsable de los incumplimientos el país cuya bandera ondee en el pabellón. Deben, además, cumplir unas normas establecidas por la Convención para la Conservación de los Re-

ursos Vivos de la Antártida, en la que se encuentran países como España, Chile o Argentina. Estos tres países, sin embargo, son los principales responsables de la depredación del Océano Austral.

La situación de sobre-explotación de los caladeros de Aysen y Magallanes, en el cono sur americano, llevó a una parte de la flota palangrera española que faenaba en la zona a un proceso de migración hacia el Océano Austral en busca del oro blanco.

Las organizaciones ecologistas australianas denominan «armada española» a los palangreros, mayoritariamente gallegos (pero con bandera de Chile, Argentina o Belice), dedicados en esa zona costera a la depredación de piezas jóvenes y más pequeñas que transbordan a congeladores, muchas veces sin pasar por puerto, para ser destinadas a los mercados de Estados Unidos, Europa y Japón, con etiquetado de róbalo chileno, toothfish, merluza negra, etc., tras haber sido procesado en Chile o Argentina con el silencio cómplice de sus respectivos gobiernos.

Las capturas controladas por este grupo de pesqueros llegaron en el año 1998 a las 50.000 toneladas. Si consideramos que el

tope anual fijado por los gobiernos australianos era para ese mismo año de 10.000 toneladas, llegamos a la misma conclusión que la Comisión para la Conservación: la pesca pirata está acabando con la población de ambas especies, además de destruir el ecosistema de la zona, incluidos los albatros que morían enganchados en los aparejos.

Las empresas gallegas Consignataria Beiramar (propietaria de los barcos «Sálvora», «Vega», «Puerto Madryn» y «Ons»), con banderas de conveniencia de Belice), y Arcosmar (armadora de «Cisne Azul» o «Cisne Rojo»), con bandera de Panamá) han sido denunciadas ininidad de veces por Greenpeace, que ha emitido imágenes de los barcos faenando ilegalmente en innumerables ocasiones.

A estas empresas se une Pescargen, también de capital gallego, propietaria de una planta congeladora en Argentina, dedicada al procesamiento de pescado para ser introducido en EEUU y Europa, a pesar de la prohibición expresa de sus países de importar pescado congelado. Y otras más conocidas, como Pescanova y Vieira, que mantienen relaciones con los principales implicados en Islas Mauricio para la comercialización

de merluza negra y cuyos barcos ha sido apresados en más de una ocasión.

Ahora que la temporada invernal acaba de empezar, la armada española se encuentra con que la cuota de pesca ha bajado a 2.800 toneladas, que hay zonas en donde la extracción de bacalao de profundidad está ya limitada o prohibida y que las medidas de presión de los gobiernos australianos son cada vez más fuertes. Pero, sobre todo, se encuentran con que el caladero está casi agotado y que sus barcos ya no son tan rentables como cuando podían pagar multas de hasta un millón de dólares (como le ocurrió al Sálvora).

A pesar de todo, pretenden seguir explotando hasta la extenuación a la gallina de los huevos de oro, haciendo ondear la bandera gallega por los mares del sur a modo de una nueva enseña pirata. Mientras todo esto sucede en la más absoluta impunidad, nos rasgamos las vestiduras ante el petróleo que invade las costas de Fisterra sin preguntarnos qué diablos estamos comiendo cuando tenemos varitas de merluza para cenar. Y a costa de qué llega a nuestra mesa.

(Resumen libre del artículo publicado en **La Campana**, 18/11/2002)

CCOO y UGT VUELVEN A LA PAZ SOCIAL

MIENTRAS EUROPA SE MOVILIZA CONTRA LAS PRIVATIZACIONES Y LAS REFORMAS LABORALES



Autobuses aparcados en la estación de Miraflores, en Lisboa, durante la Huelga General de diciembre de 2002.

Tanto la gran Patronal CEOE como el Gobierno del PP están de enhorabuena. Las privatizaciones y segregaciones de empresas y servicios públicos siguen su marcha sin la oposición de los trabajadores. Así su-

Y todo ello gracias a la inestimable colaboración de los «sindicatos» CCOO y UGT, que lejos de apreciar la gran movilización de los trabajadores el pasado 20 de junio, la han tirado a la basura decidiendo volver con los suyos, Gobierno y Patronal, para mantener a buen recaudo sus prebendas, subvenciones y estructuras, con esa Paz Social que asfixia los intereses de la clase obrera y oxigena la posición del Gobierno y de la Patronal. Han vuelto a compartir mesa y mantel a pesar de que amenacen con otra movilización en el campo, para defender el PER. Volverán a despilfarrar la fuerza de la movilización y de la lucha obrera.

Lo cierto es que han dejado pasar el “decretazo” con cuatro reformas semánticas como si el gobierno lo hubiese retirado realmente. Que se lo pregunten a todos los despedidos y, por supuesto, a los 12.649 jornaleros que se han quedado sin subsidio agrario. (Ver el artículo publicado en este Contramarcha sobre la reforma del desempleo)

Ahora, a espaldas de los trabajadores, y de sus propios afiliados, negocian un sin fin de reconversiones de todo tipo. Desde la prórroga del Pacto Social de la Negociación Colectiva para el 2003, hasta la reforma a la baja del Estatuto de los Trabajadores, pasando por otro sin fin de segregaciones de parte de empresas públicas, convenios provinciales y de empresa, etc.

En esta carrera de despropósitos no queremos dejar de comentar la propuesta que la Federación de Banca de CCOO lanzó a primeros de diciembre (El País, 3.12.02) para *ceder toda la contratación eventual a las empre-*

sas de trabajo temporal (ETT). Estos sinvergüenzas, lejos de mirar por los intereses de los trabajadores, que poco les importan, buscan aumentar los beneficios de nuestros más encarnizados explotadores. Viendo estas propuestas y el entreguismo que demuestran cada día en cualquier negociación, se hace necesario echar un vistazo a lo que ocurre en el resto de Europa, para tomar nota e intentar cambiar el rumbo allá donde podamos.

Con el entreguismo que demuestran cada día en cualquier negociación, se hace necesario echar un vistazo a lo que ocurre en el resto de Europa

Solidaridad Obrera va a continuar peleando en unidad con aquellas organizaciones que defienden la dignidad, derechos, intereses y conquistas de los trabajadores en pos de levantar la movilización necesaria para parar los pies al Gobierno, Patronal y demás comparsas.

Los trabajadores, colectiva e individualmente, tenemos la responsabilidad de defender el futuro de nuestra clase. La indefensión en la que CCOO y UGT pretenden dejarnos no puede ser excusa.

HUELGA GENERAL EN PORTUGAL

El 10 de diciembre los trabajadores y trabajadoras de Portugal fueron a la Huelga General contra la reforma laboral que preconiza el gobierno de centro-derecha (llamado nuevo Código Laboral), que limita los derechos

cede en Iberia, Telefónica, Renfe, sanidad, enseñanza, etc. Sus ataques continuos a los derechos y conquistas campan a sus anchas por todos los sectores de la producción. El paro y la eventualidad siguen creciendo.

de los trabajadores: facilita el despido, la movilidad y el traslado de trabajadores. En el lenguaje de la patronal, al que algunos tan acostumbrados están, se trata de “un paquete de medidas laborales tendentes a liberalizar y flexibilizar el mercado de trabajo”. Ya el día anterior, el 9 de diciembre, las dos refinerías y los ferrocarriles pararon por completo, como parte de las movilizaciones que convergieron al día siguiente. La Huelga General convocada por la CGTP (y no por la UGT portuguesa, que consideró la convocatoria como «inoportuna»), logró el paro total, al 100 %, de los transportes (metro, autobuses, trenes de cercanías y barcos), en los que no se cumplieron los servicios mínimos decretados por Gobierno y que fueron tachados de ilegales por los sindicatos. Este seguimiento en el transporte garantizó el éxito de la huelga en todos los demás sectores de la producción. El Gobierno ha anunciado que no tomará medidas disciplinarias por el incumplimiento de los servicios mínimos, con el ánimo de eludir el enfrentamiento y la crispación social. Más interesado está en continuar las negociaciones del proyecto del Código de Trabajo y otras reformas estructurales, como la de la Seguridad Social. La última Huelga General convocada en Portugal databa de 1988.

LA HUELGA DE LOS BOMBEROS BRITÁNICOS

55.000 bomberos británicos están en lucha en defensa de sus conquistas laborales desde hace semanas... El gobierno de centro-izquierda (en teoría) de Tony Blair, el llamado «nuevo labo-

risimo», quiere hincar el diente a sus condiciones de trabajo (flexibilizar horarios y turnos, compartir los centros de control, obligar a realizar cursillos de cuidados paramédicos... etc.), a cambio de una subida salarial del 16 % en dos años o tres años. Los bomberos, por el contrario, reivindican una subida salarial del 40 % para un salario actual de 33.000 euros/año y el mantenimiento de las condiciones, conquistas y puestos de trabajo.

En esta lucha se encontraban tras varios meses de negociaciones sin avance alguno, debido al deseo del Gobierno de reformar todo el sector público (sobre todo, la sanidad y la enseñanza), del que afirma que es la llave el servicio de bomberos. Tras multitud de asambleas, manifestaciones, etc., en noviembre comenzaron las huelgas. Unas huelgas para las que los trabajadores no admitieron servicios mínimos, ya que si tenían que acudir a la huelga era por la cerrazón gubernamental y estaba suficientemente preavisado.

Sin duda, los dos primeros días de huelga fueron los más fuertes. Ello fue debido en gran parte a los trabajadores del Metro Londinense. Más de cien conductores del Metro se negaron a sacar los trenes ante la evidente falta de seguridad. Dos líneas de Metro, las que tienen más afluencia de viajeros, cerraron y en el resto se circuló con menos trenes de los habituales. El resultado fue un atasco sin precedentes en la capital y en las ca-

rrerías de acceso a la misma. Para el siguiente bloque de huelgas, esta vez de ocho días, el Gobierno dispuso a 19.000 soldados y policías para realizar las labores de servicios mínimos de los bomberos en huelga y mantuvo cerradas 32 estaciones del Metro de Londres, sin duda la ciudad más afectada por las huelgas.

El premier británico, amiguísimo de Aznar, decidió el 25 de noviembre entrar de lleno en el conflicto con declaraciones explosivas contra los sindicatos de bomberos (FBU). En su habitual rueda de prensa mensual televisada en directo, afirmó: «los días de huelgas sin sentido se han acabado, no estamos en 1977, ni en 1984», en referencia al movimiento reivindicativo que acabó con el gobierno laborista de James Calaghan y a la huelga minera contra Margaret Thatcher. A partir del 25 de noviembre la táctica de Blair ha sido la utilización masiva de los medios de comunicación para dar a conocer lo que llama «las verdaderas condiciones de trabajo de los bomberos». Además, a principios de diciembre el Gobierno Blair logró otro balón de oxígeno: alcanzó un preacuerdo con los sindicatos de sanidad en el mismo sentido que el perseguido para con los bomberos, o sea un acuerdo que reforma el sector de la sanidad pública.

Días después el sindicato nacional de bomberos (FBU) desconvocó el tercer bloque de huelgas, también de ocho jornadas, previamente programado.



Militares británicos portan una manguera durante la extinción de un fuego.



Trabajadores del Grupo Fiat bloquearon la estación de tren de Milán.

LUCHA OBRERA EN LA FIAT

Fracasó la negociación entre la empresa Fiat, el Gobierno Berlusconi y los tres sindicatos oficiales italianos. La «propuesta de Acuerdo» era escoger entre lo malo y lo peor. Cuando a los grandes capitalistas les sonríe el éxito no se les ocurre compartir sus enormes beneficios con los trabajadores. En cambio, están acostumbrados, ante la mínima dificultad, a recortar gastos en base a regulaciones temporales de empleo o directamente con despidos. Este es nuevamente el caso de la Fiat italiana que muy bien puede presentarse en empresas de nuestro país en cualquier momento.

La venta de coches FIAT en el mes de noviembre volvió a caer estrepitosamente, esta vez un 22 %. Los problemas de FIAT son también los problemas de Italia. La empresa controla un 33 por ciento del mercado doméstico de automóviles, representa un 5 por ciento del Producto Interno Bruto y su presidente honorario, el patriarca Gianni Agnelli, ocupa un escaño vitalicio en el Senado. El futuro tampoco se perfila demasiado bien para las operaciones de FIAT en otros 23 países desde Argentina a Eslovaquia, pasando por Brasil, Méxi-

co y Sudáfrica. La venta de la empresa italiana al gigante estadounidense General Motors puede estar en los planes de la familia Agnelli. Actualmente, tras haber pagado 2.400 millones de dólares tiene el 20 por ciento de FIAT Auto, G.M. acaba de anunciar que su participación en la empresa italiana vale hoy apenas 220 millones, un 90 por ciento menos del precio pagado hace dos años. A partir del 2004 G.M. podrá ejercer una opción de compra por el restante 80 por ciento de la empresa italiana. El fabricante estadounidense puede estar preparando el terreno para comprar el resto de FIAT Auto a precio de saldo.

La oferta de Fiat a los sindicatos consistía en: el cierre de la fábrica Termini Imerese (Sicilia) por un año, o una regulación de empleo que afectaría por igual a las cinco fábricas italianas. Los sindicatos oficiales llegaron a acceder a cerrar durante seis meses Termini y una regulación de empleo en las fábricas de Roma (Cassino) y Turin (Mirafiori). El Gobierno, como no podía ser de otra manera, ayudaría a la patronal automovilística aportando «ayudas a la investigación», declarando el *estado de crisis* reclamado por la

empresa y manteniendo los llamados ecoincentivos. Estas “soluciones” en todo caso no evitaban el despido definitivo de



Manifestación en Marsella para protestar contra las privatizaciones.

8.100 trabajadores, el 20 % de los empleados italianos de Fiat.

A partir del 7 de diciembre, 5.600 empleados del grupo pararán de trabajar por varios meses y a partir de junio del 2003 se les unirán otros 2.000. La lu-

cha desarrollada en los últimos meses va a incrementarse con toda seguridad tras esta ruptura de las “negociaciones”. Hasta la fecha -con dos Huelgas Generales incluidas- los trabajadores han logrado la paralización total de las plantas de Termini (Sicilia), Mirafiori (Turín), Arese (Milán) y Cassino (Roma); y de un 70% en la planta de Melfi. Los paros son también fuertes en las subsidiarias de la Fiat (Iveco, Teksid, Marelli, New Holland) y en numerosas fábricas metalmeccánica fuera del «universo Fiat».

La protesta obrera es apoyada por intelectuales de primera línea, entre ellos el semiólogo y novelista Umberto Eco, el dramaturgo Dario Fo, el cineasta Nanni Moretti y el novelista Antonio Tabucchi. Se auguran meses de duros enfrentamientos; los cortes de carreteras, estaciones ferroviarias, aeropuertos y puertos marítimos volverán a sucederse.

Reproducimos un extracto del artículo firmado por Luciano Gallino en el diario LA REPUBLICA el 6/12/2002.

«De obreros a excedentes.

El fracaso de la negociación sobre Fiat ha producido tres derrotados: la empresa, el Gobierno y el sindicato. Las consecuencias serán graves para todos. La empresa no puede pensar que será capaz de llevar a cabo su plan industrial como si no hubiera pasado nada. Para realizar este plan -lanzamiento de nuevos modelos, reestructuración de las plantas industriales, aumento de la productividad- e incluso para mejorarlo habría necesitado tanto del consenso como la competencia profesional del sindicato y de los trabajadores a los que representa. Porque no hay plan o diseño que se sostenga cuando cae del cielo.

El Gobierno ha ignorado la crisis hasta hace poco, a pesar de que ya era evidente desde hacía un año. Entonces habría

habido tiempo para iniciar una discusión en profundidad sobre las alternativas posibles para sacar a flote al Grupo Fiat. Por lo que respecta al sindicato, esta derrota será acogida por decenas de miles de trabajadores con frustración y resentimiento. Una masa de trabajadores frustrados y resentidos poco dispuestos a considerarse representados por el sindicato y bastante dispuestos a buscar otras vías a través de las cuales se escuche su voz, o incluso a refugiarse en el abstencionismo. Pero más derrotado que los sujetos colectivos ha sido un sujeto individual, el obrero. En realidad, su derrota empezó hace ya tiempo, cuando una serie de estudiosos, entre los que había muchos de izquierda, sostuvieron que en la nueva economía el obrero ya no existía.»



El cuadro Manifestación (1934), de Antonio Berni

MOVILIZACIONES EN FRANCIA CONTRA LAS PRIVATIZACIONES

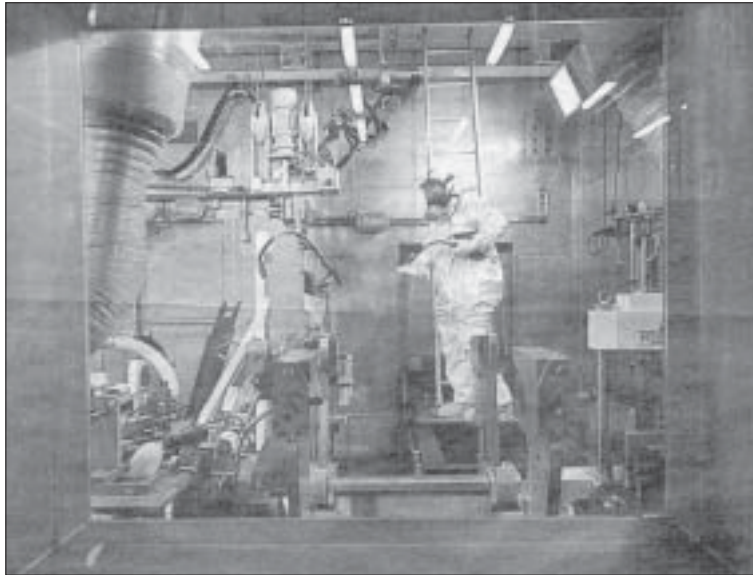
El pasado 26 de noviembre más de doscientos mil trabajadores del sector público se manifestaron en distintas ciudades francesas contra las privatizaciones y en defensa de las condiciones de trabajo, los empleos, salarios y pensiones. La movilización causó graves trastornos en el tráfico aéreo, dentro y fuera de Francia, y en el transporte urbano y ferroviario.

La movilización fue convocada, en principio por siete sindicatos de la SNCF, la empresa nacional de ferrocarriles. Posteriormente, funcionarios y trabajadores de otras empresas (Correos, Telefónica, controladores aéreos, etc) se sumaron a la movilización contra las medidas privatizadoras del gobierno de derechas de Jean-Pierre Raffarin. El sector de la enseñanza también se ha sumado a la lucha, una gran manifestación se desarrolló a primeros de diciembre en París.

LA UNIÓN EUROPEA PRONUCLEAR

El Plan General de Residuos Radioactivos elaborado por el Gobierno en 1999 retrasaba hasta el año 2010 la decisión sobre qué hacer con los residuos radiactivos de alta actividad, el combustible nuclear gastado, pero la Unión Europea exige a los Estados miembros (mediante dos Di-

rectivas aprobadas a principios de noviembre) que en el 2008 tengan un almacenamiento previsto para esos residuos que emiten radiaciones durante decenas de miles de años. Los quince países de la Unión Europea generan al año 40.000 metros cúbicos de estos residuos.



Cementerio de El Cabril (Córdoba), dedicado a residuos de baja intensidad.

Las centrales nucleares producen electricidad a un coste muy barato para las grandes empresas eléctricas, que solo buscan el beneficio al día y muy caro para la población en general. Muy caro para toda la población del planeta, ya que esa energía genocida pone en peligro la vida en el mismo y se paga en la factura eléctrica y en los impuestos. Las eléctricas solo se ocupan de ponerlas en funcionamiento y de explotarlas y exprimir las económicamente, dejando a cada Estado los problemas y los costes de seguridad, evacuaciones, limpiezas, residuos, transportes, etc.

Un gran negocio financiado desde el poder público. Una de las estrellas principales en el poder es la comisaría europea para la energía, la “monja alférez” Loyola de Palacio, fiel defensora de los intereses económicos de estas multinacionales energéticas y de la industria atómica.

Ella es la impulsora de estas Directivas de la Unión Europea, por las que se debe “establecer un calendario de programas de residuos radioactivos en general y de almacenamiento en profundidad en particular. Los Estados miembros deberán tomar decisiones sobre la elección del lugar (nacional o regional), a más tardar en 2008 para los residuos de alta actividad y que el lugar esté operativo a más tardar en 2018. Para residuos de intensidad débil y vida corta (cientos de años) el almacenamiento debe realizarse a más tardar en 2013”. El propio documento reconoce que “los residuos nucleares de alta actividad sólo representan el 5 % del volumen total de los residuos pero concentran el 95 % de la radioactividad... ..Cualquiera que sea el porvenir de la energía nuclear, los residuos reclaman soluciones radicales... ya que representan una carga inaceptable para las generaciones futuras...”.

Estos residuos indeseables se multiplicarán en los próximos años. Por varios motivos. Uno de ellos es que a la vuelta de dos años se suman diez países a la Unión Europea (Lituania, Letonia, Estonia, Polonia, Hungría, Chequia, Eslovaquia, Eslovenia, Chipre y Malta) y en el 2007 otros dos más (Rumania y Bulgaria). Con ellos ingresan 26 reactores nucleares, para ocho de los cuales ya se ha logrado el acuerdo de desmantelamiento por motivos de inseguridad manifiesta (dos de ellos, los de Ignalina, en Lituania, son del mismo diseño que los de Chernóbil). Otro motivo es que en el plazo de veinte años otros países (Suecia, Bélgica y Alemania) van a cometer el cierre masivo de sus centrales nucleares.

Sin embargo, el problema principal de los residuos radiactivos no es cómo almacenar tan ingente cantidad de materiales peligrosos en condiciones seguras, pues, al ignorarse como hacerlo, han de seguir siendo acumulados

en instalaciones siempre vacilantes, pero bajo una estricta vigilancia científica. El problema real es cómo evitar la producción de esa terrible basura, y la solución ya la conoce todo el mundo: desmantelar la industria nuclear, la civil y la militar. En este sentido, Solidaridad Obrera seguirá reclamando el cierre total e inmediato de todas las plantas nucleares y que los residuos radiactivos se muevan lo menos posible.

No precisamente como está ocurriendo en la actualidad (dos bidones de chatarra radiactiva de los ocho enviados desde la central de Valdehills II a EE.UU. para su fundición han sido devueltos por no aptos, en barco hasta Cádiz y por carretera cruzando media península hasta Tarragona) y como la propia directiva de la comunidad europea deja como posibilidad: la venta de residuos a Rusia (el Parlamento ruso aprobó en 2001 la importación de desechos nucleares). El transporte y el propio almacenamiento en Rusia hace que sea la opción más insegura.

La Directiva de la Unión Europea es claramente pronuclear, ya que intentan aparecer ante la opinión pública con una solución técnica al control de los residuos nucleares que no tienen. No hay ningún lugar de nuestro planeta geológicamente inmutable, ni siquiera razonablemente estable, durante todo el periodo en que la basura atómica permanece emitiendo radiactividad. Tampoco resultará más fácil de controlar los avatares y daños causados en el entorno de un cementerio a gran profundidad. Solamente pueden engañar a quien esté deseando ser engañado, a nadie más.



COMPORTAMIENTO SOCIAL ANTE LAS INUNDACIONES

En el Contramarcha anterior publicamos un artículo sobre el comportamiento social ante el riesgo nuclear. Ahora nos referimos a las inundaciones y nos volvemos a basar en la investigación realizada por el sociólogo Anselmo Peinado y expuesta en la Escuela Nacional de Protección Civil.

Como se dijo, la mayoría de los textos sobre el “riesgo de catástrofe” se refieren a la agricultura, la industria, el medio ambiente, el desarrollo local, el empleo, los planes de emergencia, la muerte. Pero es fundamental intentar relacionar estos factores con los comportamientos sociales ante ese riesgo (lo que podría llamarse “cultura ante el riesgo”). Sobre la premisa de que esos comportamientos están determinados también por la manera en que los riesgos son “sentidos” o se cree en ellos por la población (sobre todo, la del entorno más próximo).

Esos comportamientos (o cultura) están determinados por estos tres ejes principales: conocimientos (adquiridos o no, obsoletos o no), información o formación (recibida/no recibida, aceptada/no aceptada, dudas, etc.) y quienes intervienen (gobierno, responsables técnicos y empresariales, población en general). Y aunque se parte de una investigación concreta, centrada en el Levante peninsular, la reflexión general es oportuna.

LAS INUNDACIONES EN LEVANTE

En esta zona de la Península son *tradicionales* las inundaciones: forman parte de la biografía de cada persona en el ámbito rural y de los conocimientos y experiencias que se transmiten entre generaciones sobre la naturaleza y la relación del ser humano con ella.

En este contexto, se tiene la certeza de que “las inundaciones de hoy no son como las de antes”. En origen, ambas son obras de la naturaleza, pero las de hoy *son más artificiales que naturales*, por el comportamiento *antinatural* del hombre. Se entiende que esta es la razón de los desastres actuales, que se ven con impotencia, ante los cuales se asiste de modo casi pasivo, resignado, entregado...

Es habitual escuchar: “Ya no llueve como antes”. La brevedad y la intensidad con que ahora “se comporta la Naturaleza” la hace impredecible. Un simple ejemplo: Alicante, 16/8/2001. Durante la madrugada hubo una tormenta de agua y granizo que duró un par de horas. En la localidad de Cocentaina dejó 175 litros por metro cuadrado, que ocasionaron importantes daños en la agricultura y en la industria; en el Comtat se perdió el 50% de la cosecha de aceituna (2,5 millones de kilos). En cambio, unas decenas de kilómetros más allá las precipitaciones son recibidas como escasas pero beneficiosas para la ganadería, el pasto y la aceituna.

¿QUÉ HACER ANTE ESTA “NUEVA LLUVIA”?

Ante este *comportamiento* de la Naturaleza, la población ya no sabe qué hacer. De nada le sirve su saber de siempre, su cultura sobre las inundaciones y la lluvia transmitida generación tras generación. De esta *nueva lluvia* (como el fenómeno de la *gota fría*) apenas se sabe algo y quien lo sabe es *el técnico* (un experto, como el meteorólogo, alejado de la población y de la agricultura). La población está desconcertada: su saber “de siempre” es inútil ante estos sucesos que escapan a su intervención. Lo que era su cultura ante el riesgo de inundación, ¿para qué le sirve ahora?

Ante la cuestión de si son o no *naturales* estos sucesos, la respuesta es un rotundo no. ¿Por qué? Precisamente, por la influencia del hombre en ellos. Esta primero ha sido torpe: deforestación, sustitución de flora por cultivos, las canalizaciones de agua realizadas y, en términos generales, el desarrollo urbanístico de lo que antes era espacio rural. Pero el ser humano ha dado otro salto y desde esta torpeza llegó hasta la corrupción: deterioro de las canalizaciones, enriquecimiento consentido y promovido desde el Estado (Ayuntamiento, Diputación, Generalitat, Ministerio), desagües, levantamiento de obstáculos artificiales que impiden el curso normal (y menos dañino) de las aguas, etc.

Por eso, la primera demanda que se realiza desde la población se dirige hacia el Estado, para que actúe. “Para que cumpla con su papel”, pues la mayoría de las personas piensa que ese papel coincide con el orden (y su restablecimiento), con el control, etc. Demanda que, lógicamente, finaliza en otra *decepción*.

“En el caso del riesgo de inundaciones en Levante, lo nuevo no es la inundación, sino los daños que esta produce. Lo artificial no es la inundación, sino la intervención (humana) que propicia la magnitud del desastre”, que es rápido, puntual y devastador. Sin embargo, y esta es una de las razones de *comparar* este riesgo con el nuclear, se sigue pensando que *el remedio* está en manos de los hombres. Mejor dicho: que los hombres algo pueden hacer ante este riesgo de inundación.

Lo de arriba no creo -dice un agricultor de Orihuela-, los hombres creo que no pueden arreglar lo de arriba; pero lo de abajo, los hombres pueden arreglarlo si quieren.

LIBROS y CINE



VIAJAR A PIE ES DISTINTO

Viajar a pie es distinto... En la Edad Media se cruzaba el espacio *pagando* en “monedas de tiempo”. Actualmente, nuestro viaje motorizado tiende a eliminar el tiempo; podría decirse que “se paga en espacio”, un espacio transformado por la tecnología utilizada para desplazarnos. Por ello, no hay nada más lejos de la comprensión medieval que el turismo. Antes, el cuerpo (del viajero) formaba parte del viaje... ¿Hoy es así? No, pues la aceleración del viaje conlleva la pasividad del cuerpo.

Viajar a pie se hizo distinto... Antes hubo un deber de dar acogida al que pasaba. La regla benedictina dictaba a los monasterios la obligación de albergar a los viajeros y a los pobres. En los siglos XII y XIII se edificaron hospitales para peregrinos, viajeros y pobres. Así como se elaboraron plegarias para los viajeros y para los extraviados, quienes, en su sentido literal, son «caminantes por tierra extraña». Hasta mediados del siglo XVIII dar posaba al viajero se considerará una de las primeras obras de misericordia. Después, muchos de esos viajeros serán denominados “ambulantes” y se pro-

mulgaron leyes sobre ambulantes y vagabundos: había que controlar a las personas, para convertirlas en emigrantes y mano de obra industrial.

El camino medieval está profundamente inscrito en la memoria de la gente y sus tradiciones locales. Además, el señor feudal tiene obligación de mantener, cuidar y defender los caminos que surcan su tierra, como una marca especial de su dominio local. Entonces el ca-

mino lleva a lugares y, a la vez, es “un lugar en sí mismo”, que avanza a la manera de un río...

Hoy, la ruta, el camino, sólo son los extremos. El resto es vaciado de sentido y de sentimiento. Incluso a pie resulta difícil romper esta percepción del viaje. En todo caso, hemos de realizar un esfuerzo para que no sea así. Pero nunca lo logramos plenamente y hemos de conformarnos con algunos momentos y parte del camino.

Con estos libros os recomendamos hacer alguna de esas miles de rutas. Unas, milenarias y otras, muy recientes. Pequeños o largos recorridos, para sentir y comprender una distancia que nos cobra una jornada a pie (en torno a cinco horas) y en coche apenas podríamos “meter” la cuarta marcha.

EL SENDERO DE LA RESERVA DE SAJA (GR-71)

Eds. Librería Estudio

CORREDOR ORIENTAL DE CANTABRIA (GR-74)

Eds. Librería Estudio

LA RUTA DE LOS SENTIDOS (GR-85)

(Las montañas de Burgos)

Ed. Ceder Merindades

SENDERO IBÉRICO SORIANO (GR-86)

Eds. Patronato de Soria

SIERRAS DE LA RIOJA (GR-93)

Edita CEIP

URDAIBAI (GR-98)

SUA Edizioak

TÚNEL número 20

La noche del día 2 de enero del año 1944 partió de Madrid dirección a Galicia el tren nº 421. Un expreso correo con 12 vagones y casi al límite de su capacidad. A las 13.20 horas, en las cercanías de Torre del Bierzo (León), en el túnel número 20 de la línea ferroviaria, sufrió una colisión con una maquinaria de transporte y gran parte del tren se calcinó en el interior del túnel. Los vagones 1º al 5º se quemaron dentro del túnel. El 6º y el 7º descarrilaron, dentro y fuera del túnel respectivamente. Los últimos cinco vagones no descarrilaron y apenas sufrieron daños. El Correo tenía previsto su paso por Torre del Bierzo a las 10.02, pero venía acumulando retrasos desde su salida de Madrid.

“Acabábamos de meter cuatro vagones vacíos en el cargadero de

Santibáñez y salimos de él arrasando tres vagones cargados de carbón, a continuación de la máquina y cerrando la composición una plataforma vacía. Al pasar junto a la estación salió su Jefe y nos ordenó darnos prisa en acabar la maniobra ya que el Correo estaba al llegar. Para apartar nuestro tren teníamos que entrar en el túnel nº 20 para hacer las agujas. Cuando estábamos hacia la mitad de dicho túnel y ante nuestra sorpresa recibimos un fuerte impacto por cola que lanzó la máquina hacia delante y que sólo fuimos capaces de parar haciendo contra-vapor a unos 50 metros de la salida del túnel. Vimos con estupefacción que sólo llevábamos un vagón, habíamos perdido los demás seguramente dentro del túnel, pues no los veía-

mos. Ignorábamos en ese momento que el tren Correo había chocado contra nosotros. La 5001 embistió brutalmente contra nuestra 400...” (Recuerdo de uno de los ferroviarios del tren con el que colisionó el Correo Expreso nº 421)

Las fuentes oficiales franquistas y la prensa informaban de la muerte de 57 personas. En cambio, los trabajadores ferroviarios y los vecinos de Torre del Bierzo aseguran que más de 300 personas murieron en el accidente y hubo muchos heridos graves. El rescate duró tres días y tardaron más de una semana en recuperar los restos humanos.

59 años más tarde y en la localidad de Torre del Bierzo se ha presentado el cortometraje “Túnel número 20”, del director Ramón



Accidente ferroviario en Pérot, cerca de Bruselas, ocurrido el día 27 de marzo de 2001.

de Fontecha, cuyo equipo ha empleado dos años para su rodaje. La investigación ha sido difícil; la obtención de datos y de testimonios de supervivientes ha sido ardua y compleja. Además, como

nos recuerda el director: “La censura obligó al olvido a centenares de pasajeros muertos y negó el recuerdo a sus familiares.” Esperamos que pronto pueda verse en Madrid este cortometraje.

EL ÚLTIMO TREN (o el patrimonio no se vende)

Un estudio de Hollywood quiere comprar, para su próxima película, una locomotora uruguaya a vapor del siglo XIX que está fuera de uso.

Aunque la noticia es transmitida como motivo de orgullo, los veteranos miembros de la Asociación del Amigos del Riel estiman que la histórica máquina forma parte del inalienable patrimonio del país y deciden boicotear la entrega a EE.UU. Para ello encargan a Pepe, maquinista jubilado de origen asturiano, una delicada misión: debe robar la locomotora y mantenerla en marcha el máximo tiempo posible.

Esta película es una coproducción hispano-argentina-uruguaya bastante interesante porque se trata de una tragicomedia de aventuras, con cierto tinte sentimental y muy bien urdida. Además, enlaza con la realidad del desmantelamiento del ferrocarril como servicio público.

Así, la máquina recorre el interior de Uruguay, pasando por pueblos por los que hace años dejaron de pasar trenes y recalando en estaciones abandonadas al proceso de ruina. Su “carrera hacia ninguna parte” genera una tenaz persecución policial y una creciente solidaridad popular.

Como dice su director, Diego Ursuaga (Montevideo, 1966), “la historia parte de una ciudad bastante cerrada... donde la locomotora encerrada se nos presenta como un dinosaurio del siglo de las máquinas, enorme y fuera de lugar. Pero con el movimiento del dinosaurio todo empieza a encajar desde que rompe las puertas que la mantienen cautiva y comienza a desplazarse la historia”, pues expresa también un viaje interior. Esta película ha sido seleccionada por Uruguay para competir por los Oscar 2003.



"JURO POR DIOS Y POR LA PLATA... INO, PERDON!
POR LO QUE JURU ES POR LA PATRIA, CLARO"

Lapsus en la jura del diputado peruano
Gerardo Rivera en la constitución del
primer gobierno de Alberto Fujimori

HAN GANADO EL JUICIO
POR LA REDUCCIÓN DE
DELEGADOS.

LA SENTENCIA PORQUE VA A
EMPEZAR LA CAMPAÑA POR
LAS ELECCIONES
SINDICALES

BUNKER
CAVANILLES
CASA CUARTEL

TODO POR LA PASTA
by ND

CHASGRACIAS
EXCELENCIA
PORBERME
INVITADOL
PARDO.
¡VASPAÑA!
ZZZZZZZ

BUENO, MUCHAS GRACIAS POR SU AYUDA
DON MANUEL. PERO YA VE QUE PODEMOS
TERMINAR ESTA INAUGURACIÓN NOSOTROS
SOLOS. YA SE PUEDE
VOLVER TRANQUILO A
GALICIA.

PSSST. ALBERTO, EL
SAMUR YA HA
EVACUADO AL
FOTÓGRAFO DE LA
PERDIGNADA. LLAMO
A LA PRENSA Y CUANDO
QUIERAS SEGUIMOS

Y EL PEREZ RAMOS NO OS DEJARÁ
SALIR DE AQUÍ HASTA QUE NO HAYÁIS
HECHO ALGÚN ESCRITO PARA SEGURIDAD E HIGIENE.
AUNQUE SEA DE
CUALQUIER CHORRADA.

¡JO, QUE DIFÍCIL!
¡QUE TE PEGO, LECHE!

SINDICATO
DE LOS QUE
NO CONDUCEN
MAS

¡CÓMO OS HAN PUESTO BICHO! ¿A QUIEN
SE LE OCURRE IRSE DE PIQUETE
CON LOS CAMIONEROS CON LA
FALTA DE RODAJE QUE
TIENES AQUÍ EN
METRO! ¡QUE
VURROS SOIS!

BURROS ES CON
B, IGUAL QUE
BILLETAS, LISTA

UNIÓN
GENERAL
TIMADORES

FANIO, ¿ME FIRMAS TAMBIÉN ESTO CONTRA
LA EXTINCIÓN DE
LA SIERRA DE
CAZORLA?

VALE, VALE.
¡JODER, CUÁNTO
TRABAJO!

VES, COMO NO
LEE NUNCA LO
QUE FIRMA. ME
ACABA DE FIRMAR
LAS LETRAS DEL
COCHE.

ES VERDAD, A MÍ
ME HA FIRMADO
LA CARTA A LOS
REYES MAGOS

SE LIBRE
FIRMA TELO
FIRMA SELO

¡AJÁ, ESTA COMA QUE APARECE EN LA REDACCIÓN
DEFINITIVA DEL CONVENIO NO CONSTA
EN EL PACTO. ¡CLARO, ESO ALTERA TODO
EL SIGNIFICADO DEL TEXTO!
ANTE ESTA PRUEBA IRREFUTABLE
LOS DE LA SOLI SE TENDRÁN
QUE CALLAR DE UNA VEZ.

¿QUE LE PASA AL LUIS?
SIGUE BUSCANDO
JUSTIFICACIONES POR
LA FIRMA DEL PACTO

NOSOTROS
CONTAMOS
TAMBIÉN.

BARRILAS ESTÁS HIPOCONDRIACO, TIENES
QUE CALMAR ESOS NERVIOS.

SOY EL SECRETARIO
GENERAL, EL SECRE
TARIO GENERAL
¿TE ENTERAS?
A MÍ NO ME VAIS
A APUNALAR POR
LA ESPALDA COMO
A LOS ANTERIORES

COMISIONES
DE HORTERAS

PARCE QUE
ALGÚN SINDICATO
SE ENTERA AHORA DE
LO DE LA JUBILACIÓN PARCIAL
¡JO, PUES NO HACE TIEMPO
QUE SALIÓ ESA LEY!

SE NOTA QUE ALGUNO
NECESITA AÑOS PARA
ASIMILAR LOS TEXTOS
LARGOS

PERIBÁNEZ
APROBADO.
ANTÚNEZ
APROBADO...

MEJOR SERÁ NO PONER
EN LA LISTA EL SEGUNDO
APELLIDO PARA QUE NO SE
VEA DESCARADAMENTE
DE QUIEN SON SOBRINOS
VALE

¿TE ACUERDAS
CUANDO CAMULO
DECÍA QUE LA TEC
NOLOGÍA ES PROGRESO
Y NO HAY QUE OPONERSE
AL PROGRESO?

SÍ, ¿POR?
MIRA, LA PRIMERA LÍNEA
SIN CONDUCTOR
EN EL METRO
DE BARCELONA
¡JODO!

¿QUE COSAS,
ADOPTAR A UN
TIPO DE 30 AÑOS!

PARCE QUE HACE
TANTAS HORAS EXTRA
QUE DICE QUE NO TIENE
TIEMPO DE
CRIARLO
DESDE
PEQUEÑO

ERA TAN MENTIROSO
QUE LO NOMBRARON
MINISTRO

ES UN PUESTO DE ATENCIÓN MUY
ORIGINAL, AHORA ESTÁ Y
AHORA NO ESTÁ

JA, PORQUE
LO HEMOS
DESPEDIDO

EEH, NO, NO, PORQUE
ES ESCAMOTEABLE
¡BAH! ¿Y DÓNDE ESTÁ LA GRACIA

DISCULPEN LA INTERRUPTIÓN
CABALLEROS. PERO ¿NO CREEN
QUE PODÍAN DARSE UNA
VUELTA POR LÍNEA 10
PARA VER COMO VAN SUS
TRENES?

VA BENE,
VA BENE,
ANDIAMO
SÚBITO

¡PORCA
MISERIA!

OTROMENDI, ESTA LARGA
DISERTACIÓN SOBRE
LOS ÚLTIMOS FICHAJES
DEL BETIS NO PARECE
VENIR A CUENTO EN
EL ACTA.

¿ACASO ESTUVISTE
EN ESA REUNIÓN?
NO PIENSO RECTIFI
CAR NADA ¡CON LO
QUE ME CUESTA
HACER LAS ACTAS
Y LOS DE LA SOLI
SIEMPRE PONIENDO
PEGAS

AUUUU... DIGO YO DE EMPEZAR
YA LA REUNIÓN.
PERO EL DE LA UGT SIGUE
SIN APARECER.
¿PARA MÍ QUE LE HA DADO
TIEMPO A JUBILARSE

ZZZ

UN MOMENTO, QUE
VUELVO ENSEGUIDA
VALE, SRA INSPECTORA.
BUENO, CHICOS, VAMOS
A COMER.

¿NOS DARÁ TIEMPO
MACHACÓN? DICE
QUE VUELVE ENSE
GUIDA
BUENO, TAMBIÉN DICE
QUE UN WATER A 300
METROS ES "PROXIMI
DAD" A ESTA MUJER
HAY QUE ENTENDERLA

¿QUE SOLIDARIDAD
HA FIRMADO EL
ACUERDO DE LA
PRÓRROGA EN
ALUMBRADO?
¡LA HEMOS
CAGAO!

ALGO BUENO PA
LOS CURRITOS
DEBE HABER...
A VER, LÉEME
OTRA VEZ ESE
ACUERDO.
SÍ, CENICEROS

LINUX, ESTA INAUGURACIÓN VA A
SER MUY SONADA. NO HAY MAS
QUE VER EL TAMAÑO DE
LOS PINS QUE TENDREMOS
QUE LLEVAR.

¡PASE
M
VIPS

SÍ, PARECE EL ESCUDO DEL
JEFE DEL PUEBLO DE LOS
GALOS DE AXTERIX.

¿Y LES HA DICHO LO DEL EQUIPO
SERIO Y DINÁMICO
EXPERTO EN TODA
CLASE DE INAUGURA
CIONES?

SÍ, PERO NO CUELA
SR. WYOMING

¿Y NO NECESITAN
SUPERVISORES
COMERCIALES QUE
SEPAN CONTAR
CHISTES?

ME RIO YO DE LOS ZULOS DE ETA.
CON ESTO DE LA "DISPERSIÓN"
TENDRÍAS QUE VER ALGUNOS
DE LOS CUARTOS EN QUE
NOS HAN
METIDO A
LOS DE
INSTALACIONES
FIJAS

ME HAGO CARGO.
NO HAY MAS
QUE VERTE

MIRE EL PENDULO, REPITA CON
MIGO: COMO CORDINADOR DIGO
QUE LOS TRENES DE LA 10 NO
TIENEN PROBLE
MAS. ESPAÑA
VA BIEN

¿PORQUE
TANTAS
SESIONES
DE HIPNOSIS
AL PERAL?

PARA QUE EN
LAS REUNIONES CON EL COMITE
MIENTA CON TODA NATURALIDAD

¡QUE HORROR, PARECE QUE
VIENE OTRA BORRASCA!

HABRÁ QUE LLAMAR
A LOS VOLUNTARIOS
DE GALICIA PARA
ACHICAR AGUA

¡ATENCIÓN, NUEVA
SUSPENSIÓN EN LA
5 POR INUNDACIÓN