sección sindical intercentros
ayuntamiento de madrid
organismos autónomos
empresas municipales

salud laboral
INFORMA

SUPLEMENTO DE LA JORNADA
La Salud (laboral) bajo el tráfico de Madrid

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

Como bien saben los asistentes a esta jornada, el turno de preguntas y debate se prolongó 30 minutos sobre lo programado y aún así faltó tiempo para incluir otra documentación e información relacionada, que creemos muy interesante, por lo que hemos decidido adjuntártela ahora y compartirla a través de este suplemento. Muchas gracias por tu atención:

LO QUE ESCONDE EL DEFICIT DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Daniel López Montesinos
Secretaría de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente. USMR. CCOO

Como en tantos otros ámbitos de los Servicios Públicos, recientemente se ha empezado a hablar de los costes del Sistema de Transporte Público en Madrid y de la parte de los mismos que no se cubre con las tarifas que pagan los viajeros, es decir de su déficit. **Si desde 1995, tanto Gallardón como Aguirre, han venido inaugurando con gran entusiasmo nuevas líneas y estaciones de Metro**, sin poner en relación los costes de las mismas con el número de nuevos viajeros que serían necesarios para que esas enormes inversiones tuvieran sentido, **ahora esos costes parece que resultan insoportables para las arcas autonómicas. Y aquí también son los usuarios los que tienen que pagar los despilfarros del PP.**

En este sentido, y antes del tarifazo aprobado hace unos meses, los ingresos tarifarios sólo cubrían en el entorno del 40% de los costes totales, habiendo declarado el Consejero de Transportes la intención de subir esa cobertura al 50%. Esto pasaría por unas subidas tarifarias que llegarían al 25%, o unas subidas algo menores combinadas con una reducción importante de la frecuencia de los diferentes medios de transporte, la paralización de las obras de mejora de las líneas más antiguas de Metro **y recortes en la seguridad, limpieza y mantenimiento de esta empresa.**

Alternativas que para CCOO suponen, por un lado, un castigo para las cada vez mas maltrechas economías de las familias trabajadoras, cuyos

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

miembros son los usuarios mayoritarios de este transporte y también y por otro, una pérdida de calidad del transporte público en nuestra Región, y del empleo en el mismo, que puede llegar a ser muy significativa.

En opinión de CCOO, esto no tendría por qué ser así. **Las necesidades totales del Sistema, que alcanzan este año algo más de 2.300 millones de euros, están infladas por partidas que se corresponden con decisiones políticas de los sucesivos Gobiernos regionales. Tanto por la elección del sistema de financiación de las ampliaciones de la red de Metro, como de adquisición de su material móvil y de la privatización de algunas líneas ferroviarias. Además de por un crecimiento exagerado de la red de Metro, algunas de cuyas líneas no tienen sentido y que no ha aportado nuevos viajeros.**

Sin olvidar tampoco, que una parte significativa de esos 2.300 millones **se corresponden con la decisión de optar casi exclusivamente por los medios ferroviarios, los más caros con mucha diferencia de construcción y explotación, abandonando el autobús urbano e interurbano y los carriles exclusivos que lo hacen muy competitivo**.

Así, la amortización de las ampliaciones de Metro, que antes de la llegada de Gallardón al Gobierno regional, eran asumidas por los Presupuestos regionales, pasaron a ser pagadas por la empresa Metro, una hipoteca a largo que plazo que este año ya ha llegado a 271 millones. En cuanto a **los vagones, en lugar de ser comprados por la Comunidad, ahora se alquilan a entidades financieras, lo que suponen otros 145 millones**. Finalmente, **las concesiones de las líneas de Metro Ligero, tramo de la Línea 9 a Arganda e intercambiadores, tienen unos costes muy superiores al resto de la red**. En total, **sólo con estas partidas, estamos hablando de una cifra en el entorno de los 500 millones de euros (más del 20% de los costes totales), que en nuestra opinión no son estrictamente costes de explotación del transporte y que no deberían recaer sobre los usuarios del transporte público ni justificar los "tarifazos" y recortes en los servicios.**

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

Los expertos achacan el 'tarifazo' al crecimiento exagerado del metro y sus modelos de gestión.

http://www.20minutos.es/noticia/1374364/0/expertos-achacan-tarifazo/crecimiento-metro/modelos-gestion/

Aguirre y Gallardón, en la presentación de los nuevos trenes para la línea 6 en 2011. (Archivo)

- Técnicos especializados de la Comunidad de Madrid admiten que hay líneas enteras del metropolitano cuya construcción no era necesaria.
- Entre Gallardón y Aguirre han construido 200 kilómetros en 16 años.
- Según expertos y usuarios, el metro de Madrid está entre los mejores del mundo, pero su coste es inasumible en las condiciones actuales.
- Los detalles del sablazo | El precio sube cinco veces más que el coste de la vida.

Hubo un tiempo en que cada madrileño quería tener una estación de metro en la puerta de casa. Durante la época de las 'vacas gordas' y mientras la burbuja del ladrillo impulsaba la economía, Alberto Ruiz-

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

Gallardón primero y Esperanza Aguirre después alimentaron esa aspiración con ***promesas electorales*** hasta lograr que la red alcanzase unas dimensiones colosales -ha llegado a los 323 kilómetros y 324 estaciones- y una calidad que lo sitúa entre los primeros del mundo.

Aguirre negó que los recortes fuesen a provocar una subida de las tarifas. Ahora, **sin embargo, la crisis económica ha puesto al descubierto una realidad** que hasta ahora era **tabú**: **Los gastos de funcionamiento y mantenimiento, a los que se une la amortización de las obras de ampliación, son insostenibles y hay que recurrir los *'tarifazos'* para mantener el precario equilibro de las cuentas de todo el sistema de movilidad colectiva.**

Esta es la conclusión a la que llegan los expertos en la materia consultados por ***20minutos.es*** cuando se les pregunta por las auténticas razones que han llevado al Gobierno de Esperanza Aguirre a aprobar uno de los ***mayores incrementos del precio*** del transporte nunca vistos. La presidenta ***negó primero que preparase una subida***. Después, la justificó en el encarecimiento de la energía.

Crecimiento descontrolado

A partir de **1995**, Gallardón llevó el metro al aeropuerto de Barajas, Arganda y los municipios del sur (el MetroSur). Aguirre tomó el relevo en **2003** construyendo los metros ligeros a los nuevos PAU del norte (ML1, Las Tablas - Pinar de Chamartín), Pozuelo (ML2, Colonia Jardín - Aravaca) y Boadilla (ML3, Colonia Jardín - Puerta de Boadilla). También hizo el MetroNorte (Alcobendas y San Sebastián de los Reyes) y las prolongaciones al Ensanche de Vallecas, Villaverde Alto, Mirasierra, Las Rosas, La Fortuna (Leganés) y San Fernando de Henares (MetroEste).

El metro fue la promesa electoral estrella de los candidatos del PP. **Las ampliaciones fueron utilizadas como reclamo electoral por los dirigentes del PP, que revalidaron sus respectivas mayorías absolutas cada vez con**

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

mayor amplitud y comenzaron a aumentar su número de votos en los municipios hasta los que llegaba la infraestructura.

Técnicos especializados de la desaparecida empresa pública Mintra (Madrid Infraestructuras del Transporte), de Metro y del Consorcio de Transportes consultados por ***20minutos.es*** admiten en privado que la planificación y construcción de varias de las líneas, así como su ritmo de puesta en funcionamiento, **no obedeció a las necesidades reales** de los viajeros.

"**Un buen servicio de autobuses habría sido lo apropiado en muchos de los casos**", asegura uno de estos expertos. "**No es que se hiciesen sin pensar, pero sí se llevó el metro a sitios donde no era una prioridad o donde la demanda no era suficiente**", confirma otro especialista, que desea mantenerse en el anonimato.

Hemos querido un metro de lujo y lo pagaremos con creces. Los colectivos especializados en transporte público ***Andén 1*** y ***Ecomovilidad.net*** respaldan estas afirmaciones. "Hemos querido **un metro de lujo** y ahora **lo pagaremos con creces**", asegura Juan Carlos Zamorano, presidente de la primera. "**El ciudadano deberá pagar los errores que cometieron los políticos** al construir ampliaciones que nunca debieron ser ejecutadas", afirma un portavoz de Ecomovilidad.net.

Un ejemplo paradigmático es el **PAU de Vallecas**. El metro llegó allí en mayo de 2007, cuando el nuevo barrio aún no tenía ni un solo vecino, pero **la apertura de tres estaciones revalorizó el precio de las viviendas en la zona**. La línea solo despegó a posteriori -aunque no lo suficiente- cuando los habitantes comenzaron a llegar a La Gavia, Valdecarros y Las Suertes.

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

Infrautilización

El crecimiento de la red no solo no ha ido acompañado de un aumento proporcional de su uso, sino que no ha podido impedir una fuga de viajeros que Metro y el Consorcio atribuyen al **paro** -menos trabajadores cogen el transporte público para ir a trabajar- y a la crisis -descienden los desplazamientos por motivos de **ocio-**.

Según datos oficiales de Metro, la compañía viene perdiendo viajeros -salvo un repunte de la demanda del 1,3% en 2011- desde 2008. Este año, la demanda fue de **685,5 millones de trayectos**. Para 2012, el Consorcio prevé **633,6 millones de viajes**. El descenso acumulado en estos cinco años será del 10% (-0,33 en 2008, -5,19% en 2009, -3,52% en 2010 y -2,7% previsto para 2012).

Metro no da datos al respecto, pero sus técnicos confirman que ampliaciones como las de **Mirasierra** (110 millones de euros) o **La Fortuna** (201,5 millones) por citar las más recientes, o las del **Henares** y **Arganda**, anteriores en el tiempo, están hoy considerablemente por debajo del nivel de demanda esperada. Lo mismo ocurre con los metros ligeros a **Boadilla** y **Pozuelo** (362,2 millones) y el **Metronorte** (785 millones).

Al menos siete ampliaciones no llegan a la demanda prevista. El Metro Ligero a Boadilla, construido con una capacidad de transporte de hasta **312.000 viajeros al día** (16.000 cada 60 minutos en sus 19,5 horas de funcionamiento), apenas atrae a 18.500 usuarios cada jornada. Metrosur, un gigante de 41 kilómetros que costó 1.400 millones de euros, tiene **102.000 viajeros** de media al día -datos de la memoria de Metro de 2010-. Al inaugurarlo en 2003, Gallardón afirmó que tendría 140.000 viajeros diarios solo el primer año.

Para poder construir Metrosur y saltarse la prohibición del Banco de España de que las autonomías aumentasen su deuda, Gallardón tuvo que crear la empresa pública de infraestructuras Mintra, que en datos de 2011

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

acumulaba una **deuda** de **3.000 millones** de euros. Sus activos eran los túneles de MetroSur, con un valor de 5.490 millones, y los trenes de las líneas que construyó y que alquila a Metro. Solo el arrendamiento de los túneles cuesta a Metro 271 millones al año, lo que infla artificialmente los gastos de la compañía. Aguirre eliminó Mintra en 2011 para ahorrar.

Recientemente, la Comunidad ordenó el ***cierre de la línea C-3a*** de Cercanías por su baja demanda (190 viajeros al día). Aunque el recorrido era operado por Renfe, su titularidad corresponde a la Comunidad de Madrid. Alberto Ruiz-Gallardón invirtió en su construcción ***85 millones de euros***. Su objetivo era garantizar la viabilidad del **Parque Warner**. Mantener el recorrido costaba 3,3 millones anuales. Su cierre ha supuesto el fin de la aventura pública en el parque de ocio que soñó Gallardón.

Caro modelo de gestión

Las tres líneas de Metro Ligero, el tramo de la Línea 8 hasta el aeropuerto de Barajas y el tren de Arganda (TFM) de Gallardón son **concesiones adjudicadas a empresas privadas.** Metro participa en algunas de las uniones de empresas. Estas financiaron las operaciones y se encargaron de las obras, lo que permitió inaugurar las líneas con una rapidez nunca vista difiriendo en el tiempo, a su vez, el pago.

Un viaje en Metro Ligero tiene un coste real de 4,90 euros, por los 1,7 del metro. A cambio del servicio, el Consorcio sufraga todo el coste y añade un canon anual que es el que da beneficios a las empresas. Este sistema es el que determina que cada viaje que se realiza en estas líneas 'privadas' salga **mucho más caro** a los madrileños que los del resto de la red de Metro.

Según datos recopilados por CCOO en base a los presupuestos del Consorcio, un trayecto medio realizado en Metro Ligero tiene un coste real **4,90 euros**, que descienden a **3,2 euros** en el caso del TFM. En la red normal de Metro, el coste es de **1,7 euros**. La diferencia entre el coste real

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

y la tarifa que paga el viajero al comprar un ticket sencillo -1,5 euros para Metro y ML1, 2 euros para el tramo de Arganda y ML2 y ML3- se la abona el Consorcio a las empresas vía impuestos de los ciudadanos.

Los contratos con las adjudicatarias y la rentabilidad que estas obtienen **no son públicos** (la Comunidad se niega a revelar su contenido), pero sí se conoce que el Consorcio tiene el compromiso de compensar cualquier caída de viajeros para garantizar a las adjudicatarias -que **nunca pierden dinero-** unos ingresos mínimos.

El Consorcio ha tenido que incrementar la partida que paga a las operadoras privadas. Como estas líneas no tienen el número de usuarios esperados y los costes (fundamentalmente la energía) han subido, el Consorcio ha tenido que subir su aportación. En 2012, el ente pagará a estas operadoras privadas **84,9 millones de euros**, 34,4 millones más que en 2011.

Solo para poder construir el Metro Ligero a Boadilla y Pozuelo la constructora OHL, la misma que mantiene paradas las ***obras del tren a Navalcarnero***, tuvo que solicitar un **crédito** de **646 millones de euros**, el de mayor volumen concedido hasta este momento a una concesión ferroviaria privada en España. La financiación fue otorgada por un grupo de bancos formado por Ahorro Corporación, Santander y BBVA, aseguradores de la operación. Todas las partes esperan recuperar la inversión con creces cuando la adjudicación a 30 años haya concluido.

'Tarifazo'

Así, mientras los kilómetros de la red y su coste de mantenimiento han aumentado, los viajeros han caído y, con ello, ***el dinero que transfieren las administraciones*** públicas para financiar el transporte. En paralelo, los usuarios han sufrido **varios 'tarifazos'** -en dos ocasiones, ***más de uno al año***- para poder mantener el equilibrio económico del sistema y los contratos con las empresas. **Manuel Fernández Albano**, portavoz de

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

CCOO en el Consorcio, denuncia que el coste de una gestión "deficiente" recaiga en los usuarios mientras se aumenta el dinero a las "carísimas" concesionarias privadas.

El Consorcio necesita un 6% más de presupuesto para hacer funcionar el sistema en 2012. Solo entre 2006 y 2010, cuando se pusieron en marcha la mayor parte de las ampliaciones acometidas por Esperanza Aguirre, los **costes de explotación** se incrementaron un 65%, mientras los viajes disminuían más de 30 millones. Para 2012, el Consorcio necesita 2.335,5 millones de euros para hacer funcionar el sistema, un 6% más que en 2011.

Gallardón y Aguirre inauguraron la última de las nuevas estaciones en marzo de 2011, de nuevo, justo antes de unas elecciones, las que tendrían lugar el 22 de mayo de 2011. En este acto, ambos dirigentes presumieron de haber dotado a Madrid de 200 kilómetros más de Metro desde que el PP asumió el poder en 1995, cuando los socialistas habían hecho **14 kilómetros** en los **doce años** que estuvieron al frente de la región.

"Cuando Alberto Ruiz-Gallardón llegó, había solo 120 kilómetros", relató Aguirre, que recordó que entre él y su compañero de partido sumaban 16 años al frente del Ejecutivo. "**Algunos dicen que son muchos, según para qué**. Creo que para el metro los gobiernos del PP han sido extraordinariamente fructíferos", zanjó la presidenta.

¿QUÉ ES UN VEHÍCULO PRIVADO?

Juan Merallo

http://eldelabici.blogspot.com.es/2007/12/qu-es-un-vehculo-privado.html

Ideas, estudios, opiniones sobre ciclismo urbano, cicloturismo y ciclodeportismo.

En los últimos tiempos se viene leyendo en la prensa, se viene escuchando en la radio, en las jornadas en las que participo, y cada vez más en la sociedad en general, como se denomina *"vehículo privado"* a la hora de referirse al coche particular. Hay miles de ejemplos, uno

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

puede ser *éste*, pero hay muchos más. Considero un error de bulto esa denominación, pero lo que más me sorprende es que sean justamente los medios de comunicación, que deberían ser los adalides de la corrección semántica, quienes den mayor pie a ello.

Vehículo es, según el Reglamento General de Circulación, un "*aparato apto para circular por las vías o terrenos*", por lo tanto Vehículos Privados son, además de los coches: las motos, los caballos, las bicicletas, los camiones y un largo etcétera de otros vehículos.

Mi bicicleta, según el Reglamento General de Circulación, es un vehículo y toda aquella que no sea de uso público (como lo puedan ser las bicicletas públicas) son privadas. Por lo tanto, mi bicicleta es también un vehículo privado.

Wikipedia define vehículo de una manera más comprensible ***aquí***. Para resumirlo: "*Es un aparato de cualquier tipo, forma o época que se utiliza para transportar cargas o personas, con o sin motor, incluidos los transportes de animales.*"

Por todo ello cuando, por ejemplo, se habla de que en las ciudades hay que reducir el uso del vehículo privado debido a la contaminación y otros problemas que produce, eso implica que sólo los vehículos públicos no crean esos problemas, es decir, los taxis (vehículo público), los autobuses (vehículo público), etc. no crean esos problemas, pero un vehículo privado como la bicicleta, sí estaría creando esos problemas de contaminación. Menudo lío por no llamar a las cosas por su nombre.

Vehículo privado como estatus

Vengo insistiendo en que no se llame al coche como *vehículo privado*, pues se le está atribuyendo un estatus *"vehículo"* y "*privado*" que no son exclusivos de ese medio de transporte.

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

Privados lo son otros muchos vehículos además de los coches particulares. Ya he mencionado algunos antes. Lo *privado* es precisamente considerado como algo *positivo*, como algo *propio*, como algo que está al alcance de unos pocos, de *los elegidos.* Anteponiéndolo a lo *público*, que se quiere ver como algo denostado, que es lo que está al alcance de todos, de la plebe, de la mayoría.

Un estudio semiológico más profundo nos llevaría aún más allá, nos llevaría a determinar que ese término de *vehículo privado* es cuando menos una promesa de libertad, de progreso, de personalidad, de ascenso social. Esto puede que sea de interés para las compañías creadoras de vehículos contaminantes o vendedoras de combustibles fósiles finitos. Pero no es muy comprensible que les sigan el juego los medios de comunicación e incluso, como he tenido ocasión de ver, afamados urbanistas, gestores de movilidad y otras personas que claramente deberían cuidar detalles semánticos como éste.

Entonces cómo llamar al coche y otros vehículos

Al coche se le puede llamar *coche* sin más. Lo suyo es llamar siempre a las cosas por su nombre.

También es válido llamarle *turismo,* aunque para mí ese término está fuera de lugar hoy en día por razones obvias: el coche se usa de forma desgraciadamente habitual para cosas que nada tienen que ver con el turismo.

Si se quiere uno referir al coche, pero se quiere enfatizar su privacidad, para contraponerlo a los usos públicos del transporte colectivo, se le puede llamar ***coche particular***. Seguramente sea la denominación más adecuada en este caso, pues sigue teniendo muchas de las cualidades positivas a las que casi nadie quiere renunciar, pero no le roba a otros vehículos la posibilidad de ser también privados o particulares.

eCCOOvialaytomadrid@gmail.com
Envíanos tus propuestas o consultas

Si nos estamos refiriendo a coches y motos, entonces se les puede llamar *vehículos particulares motorizados* o, por qué no, *vehículos particulares contaminantes*. A mí esta última es la que más me convence y la que, desde mi punto de vista, le hace más honor a su condición actual de creadores de emisiones ingratas. Esos vehículos contaminan, hay un debate abierto sobre la calidad del aire y hay que señalarles con el dedo de esa manera, como parte de la culpa de esa mala calidad del aire que tenemos en las ciudades.

UNA PÁGINA MUY RECOMENDABLE PARA USAR LA BICI
http://es.ridethecity.com/madrid

En ella se puede escribir un origen y un destino en la ciudad de Madrid y te plantea la ruta en bici de forma más segura (dan más vuelta), o una de forma segura sin más o una ruta rápida pero menos segura, a elección.

¿QUIERES IR AL TRABAJO EN BICI? PEDALIBRE TE AYUDA
*Manda un correo a **info@pedalibre.org** o llámales al **617 52 32 71***

Allí puedes apuntarte a sus clases guiadas y te enseñarán a circular con seguridad por la calzada, acompañándote un día del fin de semana, planteándote cual sería la ruta más segura y adaptándose al nivel que tengas…. luego decides tú y tus circunstancias.

Ya han convencido a muchos ciclistas, porque solo se necesitan ganas y una bici, así que aprovecha estas clases ¡¡¡ **gratuitas** !!

También puedes probar con los Bicifindes:
http://www.enbicipormadrid.es/p/bicifindes.html

Y con las clases que imparten desde la concejalía de Medio Ambiente:
http://www.programadeactividadesambientales.com/2012/03/taller-de-bici-urbana.html