

Siniestralidad laboral en las obras públicas

Cuatro obreros heridos en el tajo de la M-30

Una estructura de hierro cayó sobre los operarios cuando construían uno de los túneles junto al río

SUSANA HIDALGO, Madrid
El derrumbe de una estructura de ferralla dentro de las obras de construcción de un túnel en la M-30 casi termina ayer en tragedia. Cuatro obreros resultaron heridos

—uno de ellos está en estado crítico— al caerles encima la maraña de hierro. El accidente tuvo lugar en las obras de soterramiento de la M-30 a la altura del puente de Segovia. El herido más grave es Rachid

Lockia, marroquí de 39 años, que anoche se debatía entre la vida y la muerte en el hospital Clínico. Desde que empezaron las obras de la M-30, en septiembre de 2004, han muerto cinco trabajadores. Los

sindicatos denuncian la falta de medidas de seguridad y “las prisas” del Ayuntamiento; el gobierno municipal replica que en esta obra el índice de siniestralidad es mucho menor que en el resto de la región.

A las 9.30 de ayer, un grupo de cinco obreros —un español, tres ecuatorianos y un marroquí— se encontraba dentro del túnel que soterrará la M-30 a la altura del puente de Segovia. Los cinco operarios estaban trabajando en el suelo del túnel por el que luego circularán los coches. A la vez, otros 15 obreros, también dentro del subterráneo, trabajaban en la colocación de una estructura de ferralla. De repente, la estructura cedió y cayó encima del primer grupo de cinco trabajadores (véase el gráfico de la página siguiente).

La peor parte se la llevó Rachid Lockia, de 39 años, que está ingresado en estado crítico. Sufrió un fuerte golpe en la cabeza y asfixia por aplastamiento. El resto de los heridos son: Dalton Marcen Venalcázar Valarezo, ecuatoriano de 22 años que fue ingresado en urgencias del Clínico con contusiones leves; Nino Francisco Mendieta Pineda, ecuatoriano de 27 años, hospitalizado en el Doce de Octubre con rotura de pelvis y de la tibia y el peroné de la pierna derecha; y Héctor González, ecuatoriano de 22 años, que fue ingresado en la clínica de la Concepción, según informó Emergencias Madrid.

Con ellos estaba también en el momento del accidente otro operario que logró salir ileso y por su propio pie: el español Jesús Cabello. “Yo estaba sólo a cinco metros cuando he oído un ruido horrible, como si se hubiese hundido el túnel. Enseguida he corrido a ayudar a los heridos, que estaban gritando atrapados entre los hierros”, contó Christian, otro empleado ecuatoriano.

El tramo de la obra donde ocurrió el siniestro está siendo ejecutado por la Unión Temporal de Empresas (UTE) Ferroviario-Castillejos. Esta UTE, a su vez, tiene contratadas a dos subcontratas —Moanca y Tegocentro—, empresas para las que trabajaban los obreros heridos.

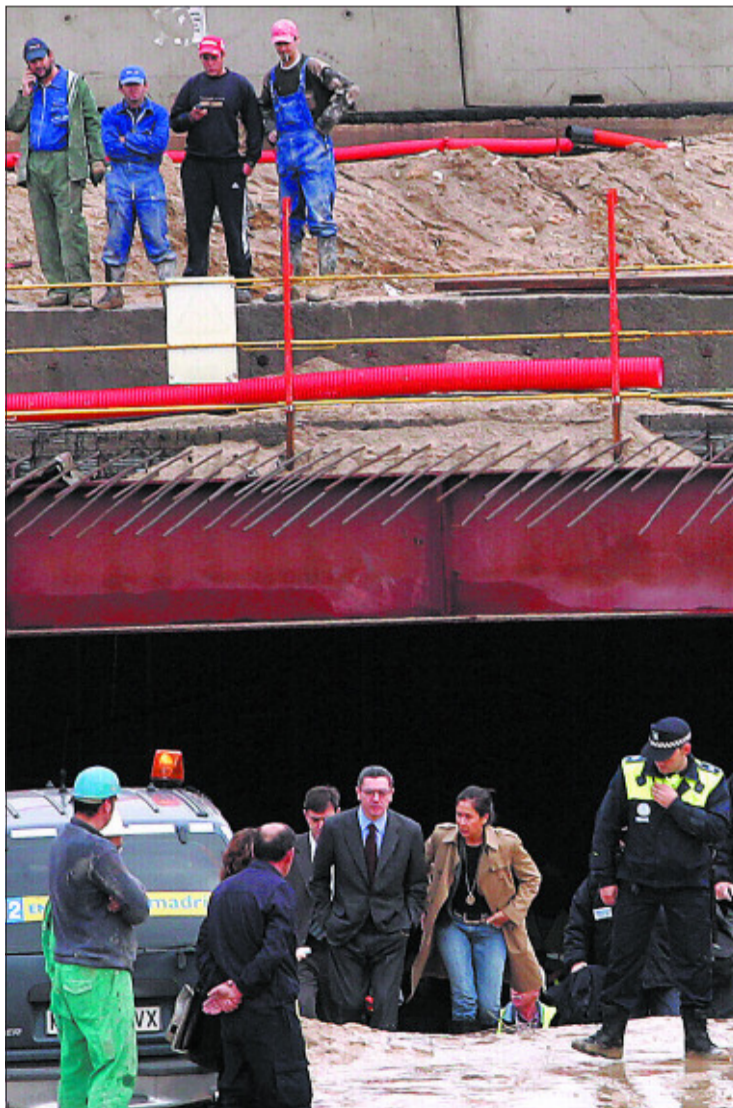
Sobre las causas por las que la estructura de ferralla se vino abajo, el director general de Infraestructuras del Ayuntamiento, Manuel Arnáiz, contó que habían cedido “los elementos metálicos que sujetan la ferralla”. En el Consistorio manejan la hipótesis de que



Una ambulancia del Samur se lleva a los heridos del túnel. / CRISTÓBAL MANUEL

los elementos estuviesen mal anclados o que la pluma de una grúa pudiera haber golpeado y desestabilizado la ferralla. Y ¿por qué había dos grupos trabajando de manera simultánea, uno encima del otro y manipulando toneladas de ferralla? “Siempre se ha hecho así, pero si el motivo del accidente ha sido que no había suficiente espacio de seguridad entre los trabajadores, cambiaremos el protocolo de trabajo”, aseguró Arnáiz.

Desde que comenzaron las obras de la M-30, en septiembre de 2004, han muerto cinco trabajadores y se han registrado siete accidentes graves y 644 leves, según reconoció hace un mes a este pe-



El alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, abandona el lugar del accidente. / C. M.

riódico la concejal de Urbanismo, Pilar Martínez, que se defiende alegando que el índice de siniestralidad en la M-30 es la mitad que en el resto de la región.

Los sindicatos CC OO y UGT denunciaron la precariedad en la que trabajaban los heridos. “Una vez más se da el modelo de siempre: obreros contratados por subcontratas y haciendo jornadas interminables”, afirmaron Daniel Barragán y Domingo Martínez, de CC OO y UGT, respectivamente. “El Ayuntamiento quiere terminar a toda prisa la obra de la M-30 por motivos electorales”, agregaron.

Los familiares de los heridos reclamaron más medidas de seguridad y afirmaron que los obreros trabajan “entre 14 y 16 horas”. “Están trabajando dentro del túnel como ratas, totalmente agachados porque tienen la ferralla por encima. Y no hay medidas suficientes de seguridad. Todo por las prisas que tienen las empresas y el Ayuntamiento en acabar”, denunció Douglas, hermano de Nino Mendieta y que también es obrero en la M-30. “Mi hermano sale a trabajar a las ocho de la mañana y hay días que no vuelve hasta pasada la medianoche. Cobra seis euros la hora, pero sólo llevaba 15 días trabajando y apenas ha cotizado a la Seguridad Social para cobrar la baja”, señaló.

TO BE ONE OF A KIND

Brioni

MADRID - CALLE CLAUDIO COELLO, 28

WWW.BRIONI.COM

Sus quejas y denuncias en lectores.madrid@elpais.es

Siniestralidad laboral en las obras públicas

Una consultora avisó de fallos de seguridad e instó a mejorar las condiciones de trabajo

La oposición achaca los accidentes a las prisas, y el PP replica que los controles son máximos

S. H. / J. S. G., Madrid
 La consultora Currie & Brown —entidad contratada por los bancos que prestaron el dinero para financiar la reforma de la M-30— advierte en su último informe (con

datos de mayo a julio de este año) de que “las estadísticas reflejan respecto al trimestre anterior un incremento en el número de accidentes en toda la obra”. Sindicatos y grupos de oposición atribuyen ese incremen-

to a las prisas del Ayuntamiento; el gobierno municipal replica que las obras cuentan con las “máximas medidas de seguridad”. PSOE e IU reclamaron ayer “inspecciones inmediatas en todas las obras de Madrid”.

Las conclusiones de la consultora se basan en los datos del Centro de Seguridad y Control de Obras e Infraestructuras Municipales (Secoim) sobre las incidencias ocurridas en la obra de la M-30 entre mayo y julio. El Secoim es el órgano municipal que vigila la seguridad en las obras de Madrid. Además, técnicos de la consultora visitaron la M-30 durante el pasado agosto.

El informe advierte a la sociedad semipública Madrid Calle 30 de que “los esfuerzos por terminar las obras a tiempo ha provocado la aparición de nuevas subcontratas”. Y concluye que, precisamente, “el riesgo de accidente se incrementa cuando crecen las subcontratas”.

Los técnicos de la consultora detectaron en sus visita a la obra “algunas infracciones laborales en medidas de salud y seguridad cometidas por algunos trabajadores”. Y recomienda a Madrid Calle 30, que gestiona las obras, que ponga “más cuidado en la vigilancia e incremente el nivel de seguridad” en cada uno de los 19 tramos en que se divide la reforma de la M-30.

La consultora revela además que hay dos tramos donde las estadísticas de siniestro laboral son más elevadas. Se trata del *by pass* sur y el tramo del Marqués de Monistrol con el puente de Segovia, cerca de donde ayer ocurrió el accidente. La consultora recomienda a Madrid Calle 30 que adopte una política de “Accidentes Cero” en el tiempo que resta para finalizar los trabajos.

11 millones de horas

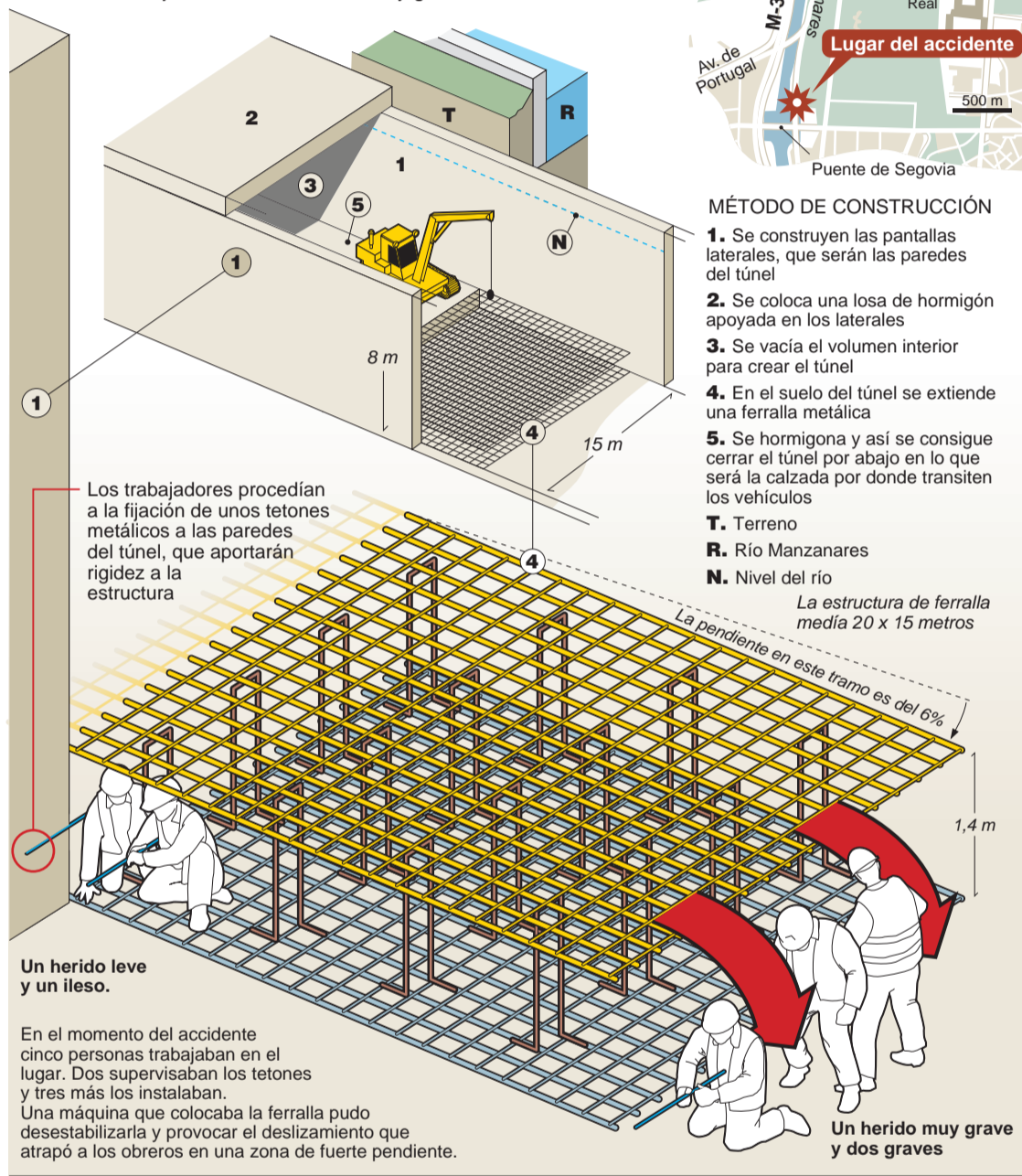
Según los datos del Secoim, durante los 23 meses de obra los operarios de la M-30 —actualmente, 7.000 personas— han trabajado más de 11 millones de horas. Se han producido cinco muertes, 13 accidentes *in itinere* (durante el desplazamiento al trabajo) y 598 accidentes dentro del tajo. El índice de incidencia (que el informe calcula con el número de accidentes ocurridos por cada 100.000 trabajadores) se ha duplicado entre el verano de 2005 y el de este año.

Desde el Ayuntamiento, Manuel Arnáiz, director general de Infraestructuras, replica que desde que empezaron las obras de la M-30, en septiembre de 2004, y hasta agosto de este año ha habido “89,9 accidentes laborales con baja por cada mil trabajadores”. La media de la región, en el año 2005, fue de 115 accidentes por cada 1.000 empleados.

El alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, que visitó el lugar del accidente, afirmó que las obras de la M-30 cuentan con “las máximas medidas de seguridad”. Los partidos de la oposición (PSOE e IU) achacaron el incremento de accidentes a las prisas para acabar el proyecto. El portavoz socialista, Oscar Iglesias, exigió que un equipo de la

Accidente en las obras de la M-30

Cuatro obreros resultan heridos tras caerles encima una estructura de hierro durante las obras de soterramiento de la M-30 a la altura del Puente de Segovia. Uno de los trabajadores resultó herido muy grave



Hace apenas tres años, antes del comienzo de las obras de soterramiento del cinturón urbano de Madrid, la M-30, el Ayuntamiento creó una comisión de seguimiento y vigilancia de las obras. El objetivo era prevenir la siniestralidad laboral y velar por el cumplimiento de la legislación en materia de seguridad. La comisión de vigilancia está formada por sindicatos, empresarios y representantes municipales.

Policía Municipal “inspeccione de manera urgente” todas las obras y “especialmente las de la M-30”. “Debe garantizarse la seguridad, la legalidad y las normas de prevención de riesgos en el trabajo por encima de cualquier interés electoral o empresarial”, exigió. La portavoz de IU,

¿Una comisión fantasma?

La concejal de Urbanismo, Pilar Martínez (PP), aseguró a principios del pasado mes de octubre en un pleno municipal que la comisión ha realizado, desde su constitución, 32 visitas de inspección a las obras de remodelación de la M-30. La concejal

rechazó entonces que la comisión estuviera inactiva, como denunciaba la oposición. Daniel Barragán, técnico de salud laboral del sindicato CC OO, afirmó ayer que la comisión ha realizado visitas a las obras. “Pero en muchas de las visitas no

mir tanto de que va a cumplir los plazos de la obra y se dedique a garantizar la seguridad de los trabajadores”. Tanto PSOE como IU han pedido una investigación del accidente de ayer. Ruiz-Gallardón anunció que el Ayuntamiento ha abierto un expediente para aclarar las causas.

han acudido los representantes del Ayuntamiento”, dijo.

“Además”, añadió Barragán, “la comisión no se ha reunido ni una sola vez para sacar conclusiones o estudiar los resultados de las visitas”.

El técnico de CC OO explicó que estas comisiones “son muy útiles si se toman en serio, porque se extraen resultados importantes para prevenir la siniestralidad laboral”.

Las víctimas del sorteo ‘erróneo’ de viviendas de Móstoles recibirán un piso

EP, Madrid
 Las más de 500 personas que resultaron adjudicatarias de uno de los 779 pisos del Plan Joven sorteados en Móstoles por la Comunidad de Madrid a finales de septiembre y a los que después el Gobierno regional *quitó* el piso —porque no cumplían los requisitos impuestos por el Ayuntamiento— van a recibir finalmente una vivienda pública. Este compromiso fue adquirido ayer por el director de Vivienda, Juan Blasco, tras una reunión con una representación de afectados de la plataforma de afectados.

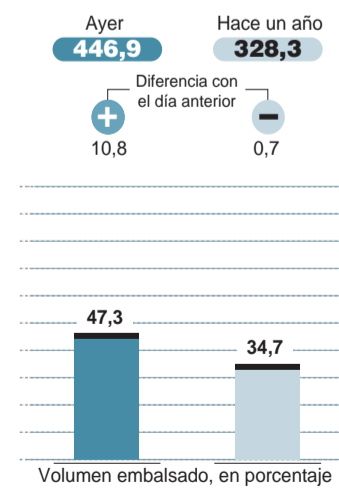
Blasco comunicó que, pese a no cumplir los requisitos, “se les reconoce que fueron seleccionados” y se les “garantiza” un piso del Plan Joven en Móstoles, aunque de una promoción distinta a la que se incluyó en el sorteo. Ahora, el Gobierno regional informará de la solución definitiva a todos los afectados de forma individual.

Los pisos del Plan Joven tiene régimen de alquiler con opción a compra al cabo de siete años. Están dirigidos a personas menores de 35 años cuyos ingresos no superen 5,5 veces el salario mínimo.

Los afectados y ahora resarcidos presentaron solicitud en la Comunidad de Madrid hace meses para optar a una vivienda pública, y el Gobierno regional trasladó esas solicitudes a, entre otros, el sorteo de vivienda de Móstoles. Pero el Ayuntamiento del municipio tenía sus propios requisitos para conceder los pisos —ser residente o trabajador en la citada localidad—, y la Comunidad no avisó de eso a los aspirantes. Sólo cuando ya habían ganado las casas y lo celebraban con champán, la Comunidad les dijo que debían renunciar al piso. Algo que ya no tendrán que hacer.

Reservas de agua

En millones de metros cúbicos



Fuente: Canal de Isabel II.

