

Uno de cada cuatro accidentes laborales en la M-30 ocurre por sobreesfuerzos

CC OO atribuye 149 heridos de los 595 registrados en el tajo a las largas jornadas y a las prisas

SUSANA HIDALGO - Madrid
EL PAÍS - 14-11-2006

Uno de cada cuatro accidentes con parte médico que sufren los obreros de la M-30 ocurre por culpa del sobreesfuerzo, según datos del propio Ayuntamiento que ayer hizo públicos CC OO. El sindicato lo atribuye a las largas jornadas y a las prisas. Desde que empezó la reforma de la M-30 en septiembre de 2004 y hasta el 31 de agosto de este año, han muerto cuatro obreros; siete han sufrido heridas graves y 584 han tenido un accidente leve. Además, el pasado septiembre falleció en la M-30 otro operario más. El Ayuntamiento replica que la media de accidentes en la M-30 está por debajo de la que hay en la región.

CC OO presentó ayer los datos de siniestralidad de la reforma de la M-30 con información que le ha facilitado el Ayuntamiento de Madrid, según explicó Gerardo de Gracia, secretario general de la Federación Regional de Construcción del sindicato. Las cifras señalan que desde que empezaron los trabajos de reforma, en septiembre de 2004, y hasta el 31 de agosto de este año, en las obras de la M-30 - presupuestadas con 3.000 millones de euros y en las que trabajan 7.000 personas- ha habido un accidente que requirió parte médico por día laborable. Cuatro de ellos fueron mortales (a los que hay que añadir otra muerte más en septiembre de este año); siete fueron graves y 584 leves.

Pero en CC OO no terminan de estar de acuerdo con el informe que les ha facilitado el Consistorio. "Nos consta que muchos accidentes catalogados por el Ayuntamiento como leves en realidad son graves. Esa cifra de sólo siete accidentes graves en dos años en la M-30 es muy baja según nuestras estimaciones", puntualizaron. Así, los responsables sindicales aseguraron, por ejemplo, que un accidente en el que un trabajador sufrió una tetraplejía está catalogado como leve.

El sindicato achacó "a las prisas que tiene el Ayuntamiento por terminar la obra, con la imposición de ritmos de trabajo exasperantes" el hecho de que el 25% de los accidentes laborales de la M-30 ocurren porque los obreros realizan un "sobreesfuerzo". "El 25% de los accidentes pasan por culpa de las largas jornadas de hasta 16 horas a las que son sometidos los trabajadores", denunció De Gracia. De un total de 595 accidentes, 149 están relacionados con ese sobreesfuerzo, es decir, que no ocurrirían si el operario no estuviera fatigado o no afrontase una tarea por encima de su capacidad física, según el sindicato.

La cifra de un 25% de accidentes por sobreesfuerzo en la M-30 está muy por encima de la media en el sector, siempre según el sindicato. La media de accidentes laborales en construcción por sobreesfuerzo está sólo en el 3%; y el convenio del sector estipula además que la jornada laboral no puede superar las 40 horas de trabajo y de lunes a viernes. No se puede trabajar los fines de semana.

Pero muchos trabajadores de la M-30 hacen más horas de las permitidas, según denuncian los sindicatos y han reconocido varios obreros a este periódico. Esas largas jornadas y los ritmos de trabajo hacen que, por ejemplo, los trabajadores carguen con más peso del que pueden; sufran problemas oculares o respiratorios por estar mucho tiempo expuestos al polvo o se machaquen los dedos por ir más deprisa, según CC OO.

El Ayuntamiento replica que vigilan exhaustivamente el cumplimiento de la jornada laboral y que no les consta que haya turnos de trabajo ilegales. "El Ayuntamiento está presionando a las constructoras para que terminen las obras antes de las elecciones regionales y municipales de mayo de este año", criticaron desde CC OO. El Ayuntamiento contestó que en las obras de la M-30 "se están cumpliendo los plazos pero sin meter ninguna prisa a los trabajadores". "Desde que comenzó la reforma ha habido 89,9 accidentes laborales con baja por cada 1.000 trabajadores, por debajo de la media de la región [en 2005 hubo 115 accidentes por cada 1.000 obreros]".

Además, la comisión de vigilancia de las obras de la M-30, que está formada por sindicatos, empresarios y representantes municipales, ha visitado los trabajos "22 veces", según CC OO. "Durante nuestras visitas, hemos detectado que en el 65% de los tajos hay deficiencias, como falta de formación a los trabajadores; andamios sin barandillas; defectos en la maquinaria; trabajos en altura sin la protección suficiente...", explicó De Gracia.

Un informe de la consultora Currie&Brown, contratada por los bancos que prestaron el dinero para financiar la obra, advierte que tiene que haber una política de "accidentes cero". Este informe avisa también de que hay "fallos de seguridad" en los trabajos e insta a mejorar las condiciones de trabajo. Currie&Brown también denuncia que el aumento de la presencia de subcontratas ha hecho a su vez aumentar los accidentes. CC OO cifra en "un 95%" el número de obreros que trabajan para subcontratas en la M-30. "Para las constructoras principales sólo trabajan directamente el jefe de obra y los mandos intermedios", señalaron desde el sindicato.

Un tetrapléjico, "herido leve"

Moussa Watara, ghanés de 22 años, llegó a Madrid desde su país hace un año. El 7 de junio se le cayó encima una maraña de hierro en la obra de la M-30. Ahora está ingresado en el Hospital de Paraplégicos de Toledo y sufre parálisis de hombros para abajo "No sabemos que puede pasar si le dan el alta en este hospital; Moussa está sujeto a un respirador las 24 horas del día y hay pocos hospitales que den este servicio", explica Luis Miguel Marquina, su abogado.

CC OO mantiene que este accidente "ha sido catalogado por el Ayuntamiento como leve". Por el accidente a Moussa le va a quedar una pensión de unos mil euros mensuales con los que tendrá que pagarse una casa completamente adaptada a su falta de movilidad.

El último herido reposa con la pierna rota

Nino Mendieta es uno de los últimos heridos en las obras de reforma de la M-30. A este obrero ecuatoriano de 27 años, y a otros cuatro compañeros, se le cayó encima una estructura de hierro el pasado 8 de noviembre. El trabajador sufrió rotura de pelvis y de la tibia y el peroné de la pierna derecha. "Nino ya está mejor, le han dado el alta y se está recuperando en casa. No sabemos aún cuántos meses le quedan de baja", explicó ayer Douglas, su hermano.

El herido, cuando sufrió el accidente, apenas llevaba dos semanas trabajando en la obra. Acababa de llegar de Ecuador, su país, animado por su hermano que le había hablado de las posibilidades que había de encontrar trabajo en la construcción en Madrid.

Viuda, cuatro hijos y en busca de pensión

Gerinaldo Feliz González, dominicano de 36 años, murió el pasado 9 de septiembre aplastado en las obras del *bypass* sur. Gerinaldo murió un sábado, pero su muerte no trascendió hasta que días después un primo suyo denunció lo ocurrido a CC OO. Los sindicatos y la oposición (PSOE e IU) denunciaron que el Ayuntamiento de Madrid y la empresa que realizaba los trabajos se callaron la muerte para limpiar la imagen de la gran obra de esta legislatura.

Su viuda, Patricia Feliz, y sus cuatro hijos aún no han visto un euro de la pensión. "Estoy todo el día de papeleos, y por eso tampoco puedo ponerme a trabajar", se queja Patricia. De momento, ella vive gracias a la ayuda de su familia y comparte piso con uno de sus hermanos.

http://www.elpais.es/articulo/madrid/accidentes/laborales/M-30/ocurre/sobreesfuerzos/elpepiautmad/20061114elpmad_2/Tes/

LOS SOCIALISTAS PIDEN MEDIDAS PARA EVITARLOS

El PSOE acusa al alcalde de ocultar los accidentes en la obra de la M-30

- CC OO estudia realizar movilizaciones de protesta



Cuatro obreros resultaron heridos la semana pasada en un [accidente en la M-30](#). (Foto: EFE)

Actualizado lunes 13/11/2006 13:56

EFE

MADRID.- El portavoz del grupo municipal socialista, Oscar Iglesias, ha denunciado "la inseguridad" que "las prisas por acabar las obras de la M-30 antes de las elecciones" está provocando en los trabajadores y vecinos del entorno, al tiempo que criticó "la ocultación" de datos sobre accidentes laborales.

Según explicó Iglesias durante una visita a las obras a la altura de la avenida del Manzanares, el Gobierno municipal "ha ocultado los incidentes que han tenido lugar en la M-30 y los peligros que tienen que soportar vecinos y trabajadores", de modo que sólo conocemos los que han trascendido en los medios de comunicación, señaló.

Uno de los "incidentes" recientes que, a juicio del portavoz socialista, no conocemos es, por ejemplo, "el desalojo de los vecinos de la avenida del Manzanares por parte de la Policía Nacional ante el riesgo de explosión de unas bombonas que se **estaban utilizando en las obras para unas soldaduras**".

El portavoz de Bomberos de los socialistas, Ramón Silva añadió otro "siniestro" que tuvo lugar el pasado 20 de octubre cuando debido a la rotura de un dique de contención de aguas (del que tuvimos conocimiento días después por las imágenes de un videoaficionado) quedaron atrapados dos trabajadores en el interior de un túnel inundado.

Los dos obreros "tuvieron que ser rescatados por la unidad de buceo de los bomberos municipales y salir en una zodiac del túnel donde estuvieron a punto de morir ahogados", agregó Silva.

Los socialistas piden al Gobierno municipal que explique qué investigación se ha llevado a cabo sobre este hecho, qué conclusiones se han sacado, qué medidas se han adoptado y **si se está informando de estos accidentes a la inspección de trabajo**.

Además, "las prisas por acabar las obras está haciendo la vida imposible a 300.000 madrileños, está suponiendo un sobrecoste de 1.000 millones más de euros y poniendo en riesgo la vida de trabajadores y vecinos", indicó Iglesias.

Lo que "prima" en la M-30 es "el incumplimiento de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales por acabar las obras antes del 27 de mayo", opinó el portavoz socialista, quien solicita al Consistorio "un estudio epidemiológico para ver las consecuencias que sobre la salud están teniendo las obras".

De estas consecuencias hablaron durante la visita de los socialistas algunas de las vecinas del barrio, como María Teresa que se quejó de que "las máquinas trabajan las 24 horas del día y los 365 días del año", creando un ambiente de polvo "**en el que es imposible respirar y ni mucho menos pasear o abrir las ventanas**".

Otra vecina explicó que las cucarachas son habituales en su casa desde que comenzaron las obras y denunció que no está recibiendo ningún tipo de información sobre la ubicación de las chimeneas por las que saldrá el humo de la M-30.

Por su parte, Comisiones Obreras de Madrid estima que en las obras de la M-30 se han producido más de 700 accidentes laborales, **cinco de ellos mortales, fruto de los ritmos de trabajo "exasperantes"** y de "notables deficiencias" en seguridad, por lo que no descarta la convocatoria de movilizaciones.

Así lo anunció el secretario general de la Federación Regional de Construcción, Gerardo de Gracia, que hizo un llamamiento para que se "extremen" las medidas de seguridad ante "las presiones" que desde el Ayuntamiento y la Comunidad se hacen a las constructoras para terminar las obras antes de las elecciones de 2007.

<http://elmundo.es/elmundo/2006/11/13/madrid/1163419278.html>

CC.OO. denuncia un accidente al día desde que comenzó la obra de la M-30

S. M. MADRID.

Un accidente grave por cada día natural, desde que comenzaron las obras de la M-30 en 2004. Este es el balance de los trabajos de remodelación del tercer cinturón que ayer hizo el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.), organización que no descarta iniciar movilizaciones ante lo que considera riesgo elevado por «las prisas» para acabar las obras.

El proyecto de remodelación de la M-30 sigue encontrando obstáculos: a todas las trabas políticas puestas hasta la fecha para intentar que se ralentizase —y que han tenido precisamente el efecto contrario, al obligar a sus responsables a acelerar los trabajos para conseguir, pese a todo, cumplir con los plazos comprometidos electoralmente— se une la amenaza de movilizaciones por parte del sindicato CC.OO. Responsables de esta organización están muy preocupados por los efectos que «las prisas por acabar» pueden tener sobre la seguridad de los trabajadores de la reforma.

Según sus estimaciones, en estas obras del tercer cinturón se han producido más de 700 accidentes laborales, cinco de ellos mortales, de los que culpan a los ritmos de trabajo «exasperantes» y las «notables deficiencias». Por eso, no descartan convocar movilizaciones, indicó el secretario general de la Federación Regional de Construcción, Gerardo de Gracia.

Los datos municipales indican que desde el inicio de las obras, en septiembre de 2004, al pasado 31 de agosto, se habían producido 584 accidentes leves y siete graves, «un accidente por cada día natural».

Sobreesfuerzos

Entre las causas, citó los sobreesfuerzos «por las prisas y las jornadas agotadoras», los golpes y cortes «por la pérdida de reflejos de los trabajadores», y las caídas al mismo nivel «por la suciedad de los tajos». Se dan incumplimientos, dijo, como «jornadas de hasta 16 horas, trabajo en sábados y domingos y ejecución de las obras en un marco generalizado de subcontratación».

Muchas de las críticas de este sindicato las suscribe el grupo municipal socialista. Su portavoz, Óscar Iglesias, ha exigido al Ayuntamiento que realice un estudio epidemiológico para ver las consecuencias de las obras de la M-30 sobre la salud de los vecinos.

Ruido, polvo y humo

A su juicio, hay «25.000 viviendas afectadas, más de 310.000 ciudadanos que no pueden prácticamente respirar, que tienen problemas de ruidos muy superiores a los que establece la ley, e incluso de visión por la suciedad».

Asegura Iglesias que el Gobierno local está «ocultando los accidentes que se producen en el entorno de la obra, y los peligros que diariamente tienen que soportar los vecinos de la Avenida del Manzanares». Puso como ejemplo que éstos «tuvieron que ser desalojados por la Policía Nacional hace una semana ante el riesgo de explosión de unas bombonas que estaban utilizando para unas soldaduras».

«Es lo previsto»

El director de Infraestructuras del Ayuntamiento, Manuel Arnaiz, aseguró que las obras siguen los plazos y el ritmo previstos cuando se proyectaron, y aseguró que el número de accidentes «está muy por debajo» —un 50 por ciento— de la media del sector de la construcción.

El responsable municipal añadió que «en cuanto se produce un accidente, se pone en conocimiento de las autoridades laborales y judiciales», y reconoció que se está trabajando en algunas actividades 24 horas «porque eso es lo recomendable en este tipo de obras para garantizar la seguridad de las personas que las ejecutan y la del entorno».

http://www.abc.es/20061114/madrid-madrid/denuncia-accidente-desde-comenzo_200611140839.html

Los 700 accidentes de la obras de la M-30 son culpa del ritmo exasperante, según CCOO

AGENCIAS. 13.11.2006

- Turnos de hasta 16 horas, falta de formación y andamios sin barandillas, entre las deficiencias.
- El pasado [8 de noviembre cinco obreros resultaron heridos](#) al derrumbarse parte del túnel en el que trabajaban.
- El Ayuntamiento niega que haya prisas y dice que los accidentes están por debajo de la media.

Comisiones Obreras de Madrid estimó hoy que en las obras de la M-30 se han producido más de **700 accidentes laborales**, cinco de ellos mortales, fruto de los ritmos de trabajo "exasperantes" y de "notables deficiencias" en seguridad, por lo que no descarta la convocatoria de movilizaciones.

Ayuntamiento y la Comunidad quieren terminar las obras antes de las elecciones de 2007

Así lo anunció el secretario general de la Federación Regional de Construcción, Gerardo de Gracia, que hizo un llamamiento para que se "extremen" las medidas de seguridad ante "las presiones" que desde el Ayuntamiento y la Comunidad se hacen a las constructoras para terminar las obras **antes de las elecciones** de 2007.

Según los datos municipales facilitados hoy por CCOO, desde el inicio de las obras de la M-30 en septiembre de 2004 hasta el pasado 31 de agosto se han producido 584 accidentes leves y **siete graves**, lo que supone "un accidente por cada día natural".

El sindicato, no obstante, eleva "hasta 750 u 800" los siniestros ocurridos hasta hoy, fecha en la que se contabilizan cinco trabajadores muertos.

Fallos de seguridad

Entre las deficiencias "más frecuentes" detectadas en el **65 %** de las obras de la M-30, De Gracia citó la **falta de documentación** respecto a la formación de los trabajadores; la ausencia de recursos preventivos en cada empresa; andamios sin barandillas; irregularidades en electricidad; defectos en maquinaria; y elementos inflamables en las casetas de los trabajadores.

El Ayuntamiento asegura que las obras cumplen los plazos y los accidentes están muy por debajo de la media del sector

En cuanto a las condiciones laborales, denunció el "**incumplimiento**" del Convenio de Construcción al establecerse dos turnos en vez de tres, lo que supone jornadas "de hasta 16 horas.

El Ayuntamiento se defiende

El director general de Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid, Manuel Arnais, dijo hoy que las obras de la M-30 **cumplen los plazos y el ritmo previstos** cuando se

proyectaron, y aseguró que el número de accidentes laborales "está muy por debajo" de la media en el sector de la construcción.

Arnais respondió así al secretario general de la Federación de Construcción de CCOO de Madrid.

<http://www.20minutos.es/noticia/171884/0/M-30/accidentes/laborales/>

Informe de CC.OO. muestra porqué hay un trabajador accidentado por día en la M-30



Madrid, 14/11/06- Más de 700 accidentes laborales, **lo que supone un trabajador accidentado cada día**, es el balance de dos años de obras en la M-30. Entre ellos cinco trabajadores muertos y siete accidentados graves, aunque según las estimaciones del sindicato algunos de estos estarían infracatalogados como leves y se habrían producido al menos 50.

Todo esto en una importantísima obra pública, ejecutada por las grandes constructoras y, por tanto con planeamientos iniciales de prevención, plan de seguridad, equipos preventivos e instrucciones, **a pesar de lo cual, al menos el 65% de las obras presentan deficiencias notables en prevención.**

Según la **Federación Regional de Construcción de CC.OO.**, las causas hay que buscarlas en los ritmos de trabajo, la existencia de dos turnos en vez de tres lo que implica jornadas de 12 y hasta 16 horas, el trabajo en fines de semana y festivos y una ejecución realizada fundamentalmente a través de subcontratas. La razón: las prisas por acabar esta obra antes de la cita electoral. Unas prisas que se traducen en presiones desde Ayuntamiento y Comunidad a las empresas para que aceleren los ritmos.

Siniestralidad

Desde el inicio de las obras de la M-30 en septiembre de 2004 se han producido con datos a 31 de agosto de 2006: 684 accidentes leves y 7 accidentes graves. Los trabajadores muertos a 13 de noviembre son 5.

La Federación Regional de Construcción de CC.OO. destacó varios puntos, en un documento publicado en su [página Web](#).

- Que mueran trabajadores en las obras es lamentable. Si se cumpliera la Ley de Prevención nadie perdería la vida trabajando o sería un hecho excepcional. Que mueran en una obra pública además de lamentable es intolerable e injustificable.

- En las obras de la M-30 han muerto ya 5 trabajadores. Éstas obras están ejecutadas por

las grandes constructoras, es una gran obra pública y, por tanto, hay unos planteamientos iniciales de prevención superiores a la media del sector de Construcción y, por tanto, no es cierto que sea un dato a tener en cuenta el de que el nivel de accidentabilidad es menor que la media del sector como sostiene la concejala de Urbanismo, Pilar Martínez. No es comparable.

- Los accidentes graves, 7, están probablemente infracatalogados basándonos en las estimaciones internas del sindicato, según las cuales han debido producirse al menos 50 accidentes graves.

- Son muy elevados los accidentes por sobreesfuerzos, ya que suponen la mayoría de los accidentes leves, 149. Mientras, en general, en la Construcción suelen producirse en un 3% de los casos, en estas obras representan casi un 22%, lo que **Fecoma** achaca a la fatiga por las largas jornadas.

- Son también muy elevados los accidentes por golpes y cortes, 148 un 22%, debido igualmente a las largas jornadas, los turnos etc que disminuyen los reflejos así como a la ingente maquinaria que está operando en estas obras.

- También están muy elevados los accidentes por "caídas al mismo nivel", casi un 10%, esto se debe a la irregularidad del terreno en el que tienen que desarrollar sus tareas casi todo el tiempo los trabajadores.

Finalmente, la federación denuncia que, a pesar de la importancia de estas obras, la Comisión consultiva del convenio de Seguridad Laboral presidida por Manuel Melis, y en la que están representados sindicatos, ayuntamiento y patronal, no ha sido convocada ni una sola vez en estos dos años.

Conclusiones de la Comisión de Seguridad

Más del 65% de las visitas han detectado deficiencias notables en materia de prevención de riesgos, siendo las deficiencias más frecuentes las siguientes:

- Falta de documentación respecto de formación de los trabajadores, aptitud de los trabajadores para el uso de la maquinaria o reconocimientos médicos.

- Ausencia de recursos preventivos de cada empresa y especialidad por parte de la subcontratas.

- Andamios sin arriostrar a fábrica o sin barandillas.

- Irregularidades en electricidad como empalmes deficientes en el tendido de cables eléctricos así como tomas de tierra también deficientes.

- Trabajos en altura existiendo riesgos.

- En cuanto a maquinaria faltan autorizaciones, existen defectos.

- No usar equipos de protección individual en el trabajo con pantalladoras o trabajos de percusión.

- Elementos inflamables en casetas donde se cambian los trabajadores como gasolina, gasoil, etc.
- Deficiente acopio de botellas de acetileno por estar tiradas.

A pesar de la importancia de estas obras, el representante del ayuntamiento no ha estado presente en el 40% de las visitas realizadas para inspeccionar las medidas de prevención.

Condiciones laborales

1. Incumplimiento sistemático de la jornada laboral marcada en convenio.

- Se trabaja en 2 turnos en vez de 3 lo que supone jornadas de trabajo de 12 y hasta 16 horas. Además, no se tiene en cuenta el trabajo en los túneles donde al ser trabajos calificados como "penosos" la jornada no puede rebasar las 6,30 horas. Las empresas se están ahorrando las contrataciones equivalentes a un tercer turno a costa de la salud de los trabajadores.

- Se trabaja en sábados y domingos.

- No está catalogada como obra excepcional y, por tanto, no hay base para el incumplimiento generalizado del convenio. La única razón son las prisas electorales. La Federación denuncia las presiones que tanto comunidad como Ayuntamiento están ejerciendo sobre empresas para acabar antes de la cita electoral.

2. Falta de formación de los trabajadores.

3. Las obras se están ejecutando en un marco generalizado de subcontratación. Ver los accidentes mortales (empresas)

Iniciativas sindicales

La Federación Regional de Construcción de CC.OO. con el fin de denunciar la situación existente y reclamar soluciones va a poner en marcha las siguientes iniciativas:

1. Exigir a la concejala de Urbanismo, **Pilar Martínez**, que convoque reunión de la comisión consultiva del Convenio de Seguridad para analizar los accidentes producidos y revisar los sistemas preventivos.
2. Solicitar reunión de la comisión paritaria del Convenio de la Construcción de Madrid para analizar los contratos, las jornadas, horas extras, trabajos a turnos...
3. Solicitar a la Inspección de Trabajo de la Comunidad de Madrid la puesta en marcha de un plan especial para la M-30.
4. Fecoma intensificará la acción sindical contra la siniestralidad y por la prevención en cada uno de los tramos de estas obras reforzando el equipo de sindicalistas de vigilancia.

5. La federación se dirigirá al director técnico de la obra, **Manuel Melis**, para reclamarle el cumplimiento del convenio en cuanto a jornada laboral así como la prevalencia de la seguridad de los trabajadores en cada momento.

6. Por último, solicitará entrevistas a **Esperanza Aguirre, Alberto Ruiz-Gallardón**, al presidente de la Asamblea de Madrid y a los grupos parlamentarios de la Asamblea así como a los grupos municipales del ayuntamiento de Madrid.