

Mientras se aproxima el traspaso del Estado al Ayuntamiento y la Diputación de Madrid

METRO: DIECISEIS KILOMETROS MAS

Con el inminente traspaso del Metro de Madrid al Ayuntamiento y Diputación se abren un sinfín de interrogantes: las pérdidas crecientes año tras año; las opiniones contradictorias entre Ministerio-Ayuntamiento-Diputación sobre si se debe o no aumentar las líneas; quién tiene que pagar el déficit, los nuevos servicios e innovaciones técnicas... Esta es la situación, hoy, del Metro madrileño

Si todavía no se ha realizado el traspaso de competencias que observa la ley del Ferrocarril Metropolitano, de 1979, se debe a varias razones. Por un lado, a que aún no se tiene, por parte de la Administración, la titularidad de todas las acciones de la Compañía. E igualmente a que Ayuntamiento y Diputación temen hacerse cargo de una empresa claramente deficitaria. Un déficit que habría que sufragar a base de subidas de tarifas o impuestos locales; medidas que, evidentemente, no van a contar con el apoyo de los madrileños. A pesar de ello, el traspaso va siendo algo evidente. Recientemente, a finales del mes de septiembre, el ministro de Transportes, señor don José Luis Alvarez, nombraba un nuevo Consejo de Intervención, en el que se incluyen como vocales a seis concejales y un delegado del Ayuntamiento.

LAS PERDIDAS

El capítulo que más preocupa es el de las pérdidas galopantes que año tras año tiene la Compañía. El déficit era en 1976 de 75 millones, de 900 en 1977; 1.500 en 1978; 3.000 en 1979, y para este año se tiene la impresión de que se superarán los 4.000 millones.

Don Florentino Pérez, vocal de Ucd en el Consejo de Intervención del Metro y director general de Infraestructura del Transporte, del Ministerio de Transportes, enjuicia la situación desde su punto de vista; el por qué de la desprivatización del Metro, el por qué de su déficit.

«Mi opinión particular de este tema —nos dice— es que si la Compañía Metropolitano quiere dar un buen servicio, tiene que hacer unas inversiones tan fuertes en todos los órdenes que no puede una empresa privada hacerlas, porque saldría deficitaria». Y continuó afirmando: «Irremediablemente, si las tarifas siguen estando en los niveles que se barajan, que van subiendo poco a poco, la situación no cambiará. A ojo, habría que subirlas en un 50 por 100, cosa que no creo que vaya a hacer nadie.»

Preguntado sobre su opinión de quién debe correr con las pérdidas, añadió: «El Estado debe construir la infraestructura y la superestructura, que es costosa de hacer por los madrileños; pero no tengo ninguna duda de que el resto deben cubrirlo los habitantes de la ciudad donde se presta el servicio. Si hay tres mil millones de pérdidas, o bien los paga el usuario con la tarifa, o si no se quiere que sea tan alta como para pagarlo todo, el resto deben ser los ciudadanos de Madrid a través de impuestos locales. No me parece bien que el ciudadano de Avila o de León tenga que pagarlo todo.»

DE ALFONSO XIII A JUAN CARLOS I

Corría el año 1917 cuando se inicia su construcción. Dos años después, el 17 de octubre de 1919, el rey Alfonso XIII inauguraba el primer tramo, Puerta del Sol-Cuatro Caminos. Desde entonces y hasta 1955, la concesión, tarifas y explotación competían a la Compañía Metropolitano de Madrid, S. A.

Sucede que las inversiones son muy elevadas y el Metro crece muy lentamente, demasiado para las necesidades de una gran ciudad. Es a partir de 1955 que el Estado se hace cargo de la construcción de la infraestructura y la Compañía de la superestructura, el material móvil y la puesta en servicio. Sigue siendo empresa privada, pero con la vital incidencia del Gobierno, que comienza a hacerse cargo del control de tarifas.

En 1967 se aprueba el Plan de Ampliación del Metropolitano de Madrid, actualmente vigente, y

que sufrirá revisiones en 1971 y 1974. Según dicho Plan, la red metropolitana tendrá a su finalización 152 kilómetros de líneas, por lo que en 1983 faltarán unos veintiocho kilómetros para concluir totalmente la red. Como consecuencia de las dificultades que atraviesa la Compañía, al ser los ingresos por explotación insuficientes para cubrir los costes del servicio, el Gobierno interviene el Metro, según un real decreto-ley de 7 de junio de 1978. Según dicho decreto la intervención es temporal,

hasta que sea aprobada una ley que defina la situación del Ferrocarril Metropolitano de Madrid. Para su gestión se crea el Consejo de Intervención, bajo la dependencia del Ministerio de Transportes.

Desde este momento el Estado se hace cargo de la infraestructura y la superestructura, quedando solamente a cargo de la Compañía el material móvil.

En noviembre de 1979 se aprueba la ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid, que supone el traspaso de competencias sobre el Metro. Tras esa fase estamos hoy, con Ayuntamiento y Diputación democráticos.

Carlos FONSECA
Fotos: Botán-Abad

Los madrileños estamos abocados a cargar con el déficit de 4.000 millones de pesetas, bien a través de impuestos o mediante la subida de las tarifas



La titularidad de las acciones de la Compañía Metropolitano, todos los años privados, y el traspaso

Nuevas

Línea	Tramo	km.	Estaciones	Importe total (en millones)
VI	Pacífico-Oporto.....	4.16	6	
VIII	Fuencarral-P. Castilla.....	5.36	4	
VIII	P. Castilla-N. Ministerio.....	1.92	3	
VI	Oporto-Laguna.....	1.10	2	
Suburbano	A. Martínez-P. España.....	1.40	2	
	Totales.....	15.324	17	10.051

Estos son los tramos en los que se están realizando las obras de superestructura en el orden de ejecución:

VI	C. Universitaria-C. Oporto.....	1.98	3	
IX	Pilar-P. Castilla.....	1.20	3	
IX	P. Castilla-Avda. América.....	2.20	6	
	Totales.....	3.38	12	4.914

En segundo lugar, aquellos tramos en los que se están realizando las obras de superestructura, citadas por el orden en que se van a realizar:

IX	Estación Avda. América.....	1.036	1	
IX	A. América-Sainz de Arriba.....	3	3	
VII y VIII	Conexión túnel vía Ministerio-A. América.....	1.400	—	
Suburbano	Aluche-Laguna.....	1.436	2	
	Totales.....	3.875	6	2.023

Por último, las obras de infraestructura que en el momento actual están en fase de ejecución.

Hoy, la red metropolitana que se hace de compone de 83,2 kilómetros de líneas y 96 estaciones. Las nuevas líneas en construcción abarcan 30,068 kilómetros de longitud, que están divididas en tres grupos: 15,324 kilómetros, donde se está realizando la superestructura y que se pondrá en funcionamiento en los próximos años 1981 y 1982; 9,306 kilómetros, donde se está terminando la infraestructura, se están desarrollando los proyectos de la superestructura y se comenzarán las obras en los próximos años. 5,436 kilómetros, que se están realizando las infraestructuras y su terminación está prevista para 1983.

Los 28,296 kilómetros en proyecto, con los que se completará la red de 152 kilómetros previstos, son una incógnita. La experiencia obtenida en las últimas líneas abiertas al público es decepcionante; hasta tal punto, que, debido

Sobre las guarderías laborales madrileñas, como sobre las de toda España, sigue cerniéndose un más que sombrío porvenir: aún no han percibido la parte final o complementaria correspondiente al año en curso, que oscilaría entre los 200 ó 300 millones cuando menos (cifras referidas a toda España). Pero si grave es la realidad presente que viven estas guarderías, ante el inexplicable retraso desde septiembre de la parte final de las subvenciones ministeriales, no menos amenazante resulta que para 1981 esté decidida la desaparición del organismo dependiente del Ministerio de Trabajo encargado de promocionarlas: el Fondo Nacional de Protección al Trabajo. Hasta ahora no se tienen noticias ciertas de dónde irá a parar dicho departamento y las subvenciones que distribuía, las cuales ni siquiera aparecen presupuestadas dentro de los gastos generales del Estado para 1981

Como suele suceder, llueve sobre mojado, pues resultaban a todas luces insuficientes, tanto el número de guarderías laborales radicadas en la provincia de Madrid (104, según datos ministeriales en 1974 y 1977) como el presupuesto a ellas destinado. Valgan como ejemplo las siguientes cifras: Madrid capital cuenta —siempre según las citadas fuentes— con 73 guarderías laborales; Getafe, con dos; Alcorcón, con dos; Coslada, con una; Leganés, con cuatro; Alcobendas, con dos, y Alcalá de Henares, con dos. Si en estas populosas urbes, de la máxima densidad de población trabajadora, la presencia de las guarderías laborales es la antedicha, en el resto de la geografía madrileña son

prácticamente inexistentes. La situación, en cuanto al presupuesto, no es boyante: si el coste mensual de cada niño supone para la guardería cerca de 12.000 pesetas, la subvención que otorga el Ministerio por cada uno oscila entre las 1.000 y las 2.800 pesetas, siendo la cifra inferior la más frecuente. El resto ha de ser ocasionalmente obtenido de subvenciones municipales y en general mediante aportaciones de los padres.

EL PERSONAL PADECE

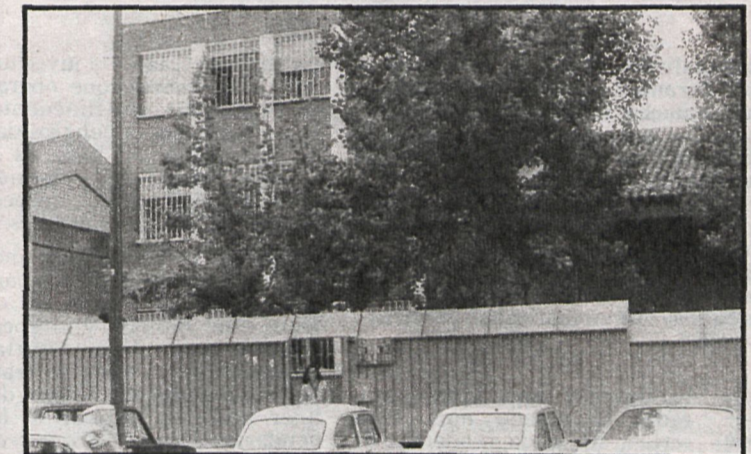
El personal, por su parte, percibe el salario mínimo interprofesional con unas jornadas laborales que exceden con harta frecuencia las ocho horas diarias. También es frecuente



En Madrid, 104 establecimientos para niños temen su desaparición el año que viene

UN FUTURO SIN GUARDERIAS

En 1981 desaparecerá el Fondo Nacional de Protección al Trabajo, sin que se sepa cuál va a ser el destino de los presupuestos para guarderías laborales



Todavía no se han abonado los presupuestos de este año correspondientes al mes de septiembre

Coordinadora de afectados: «Se recurrirá a todo antes que enviar los niños a su casa.»



la irregularidad en la contratación del personal (no se exige ningún tipo de conocimientos o aptitudes; no están inscritos en la Seguridad Social). Sólo la falta de afán de lucro y esta política espantosa para con los trabajadores de las mismas permite que las guarderías laborales salgan adelante. Los afectados —padres y educadores— se constituyeron hace tiempo en una organización estable: la Coordinadora Provincial de Guarderías. Sus objetivos a corto plazo están claros: por una parte, cobrar los atrasos presupuestarios, así como dilucidar cuál es el futuro de las subvenciones y guarderías. Asimismo, presionar para que las guarderías laborales pasen a depender del Ministerio de Educación por considerar que por el carácter docente de éstas tendrían una mayor atención y comprensión ministerial. En tal sentido están requiriendo el apoyo parlamentario, fundamentalmente de la izquierda, así como de los ayuntamientos y asociaciones ciudadanas.

En un segundo plano persiguen la creación de un marco jurídico que regule la creación y funcionamiento de las guarderías, la capacitación del personal que las dirija, así como

trasladar su dependencia de la Administración a los ayuntamientos, por entender que éstos conocen mejor la situación en que se hallan debido a su mayor proximidad física.

MIL MILLONES Y QUINIENTAS GUARDERIAS

Hablando de cifras concretas, este proceso podría representar cerca de los mil millones a pagar por el Estado. En cuanto al número de guarderías laborales ideal para la provincia de Madrid, puede situarse en torno a las quinientas.

El cierre de las guarderías sería una catástrofe y una discriminación para los hijos de los económicamente débiles, «condicionándoles gravemente su futuro desarrollo intelectual y, por ende, económicos», opina la Coordinadora. Pero antes de que tal cosa suceda se agitarán las vías del diálogo —hoy no comenzadas— y recurrirán a todas las armas a su alcance: sentadas, concentraciones, etc. En palabras de la Coordinadora: «Se recurrirá a todo antes que enviar a los niños a su casa.»

Francisco MERCADO
Fotos: Botán-Abad