



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO **SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO**

Sección Sindical de Barcelona

TFNO. : 556436 – 934956436

FAX: 556015 - 934956015

sffcgtbcn@cgt.es

Sr. Antonio Bañón Ruano
Jefe de Recurso Humanos
Gerencia Operativa Barcelona



Barcelona a 25 de mayo de 2007

Pablo Gómez del Barrio, en calidad de Miembro de Comité de Barcelona Norte y Salvador Muñoz Montiel en calidad de Delegado LOLS del Comité de Barcelona Norte del Sindicato Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo (SFF-CGT) de ADIF, en nombre del mismo formulamos en tiempo y forma, alegaciones al informe entregado por esta Gerencia con referencia 75RHMP.593 sobre la eliminación de personal de circulación, aplicando la movilidad forzosa en las siguientes estaciones:

Barcelona Sants, Tarrasa, Mataró, Montcada Bif. Y L'Hospitalet del Llobregat

ALEGACIONES:

En primer lugar y antes de empezar a valorar las cuestiones técnicas queremos DENUNCIAR que en el último Comité de Centro de Trabajo de Barcelona Norte, Usted se pronunció en el sentido de que todas las movilidades que se tenían que hacer por causas tecnológicas ya se habían producido, todos los CTC estaban ya abiertos y en funcionamiento y que los próximos serían por falta de personal necesario para cubrir todos los puestos. En esa misma reunión Usted se comprometió a mantener otra reunión con la Representación de los Trabajadores para tratar sobre el tema de la alarmante falta de personal que había en la Gerencia Operativa de Barcelona, la cual no se ha producido.

Consideramos que intentar solucionar los temas de falta de personal, suprimiendo 9 puestos de trabajo (2 M.I. y 7 F.C.) afecta directamente a la Seguridad en la Circulación y al aumento de las cargas de trabajo del personal restante como a su Salud Laboral, al no intentar buscar soluciones serias a un conflicto cada vez más grave.



CAUSAS TÉCNICAS Y DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD.

1. Entendemos que el mero hecho de implantar sistemas de CTC no justifica la eliminación de personal de circulación en las estaciones, dado que provoca una disminución, no solo de la calidad del servicio, sino del nivel de seguridad. Por ejemplo en los siguientes casos:

- Ausencia de control y vigilancia de las circulaciones a su expedición o paso por las estaciones.
- Ausencia de control y vigilancia para que los trenes circulen con normalidad por las estaciones.
- Falta de supervisión de los trabajos en las instalaciones de seguridad por personal de circulación.

2. Por otro lado entendemos que la eliminación del personal de circulación de las estaciones se está llevando a cabo de forma indiscriminada y sin tener en cuenta circunstancias de riesgo para la seguridad en la circulación y los viajeros, como por ejemplo:

- Estaciones sin pasos superiores o inferiores para el acceso de los viajeros a los andenes.
- Estaciones con pasos a nivel, tanto dentro de la propia estación como entre estaciones.
- La existencia de túneles entre estaciones.
- Trayectos de más de 50 Km. sin personal en las estaciones.

3. Saturación y acumulación de las cargas de trabajo en los CTC's de los puestos de mando esta siendo cada vez mayor. La agrupación de estaciones telemandadas desde los CTC's es aleatoria y depende de criterios subjetivos,

- Reducir costes de la función de circulación.
- Aumentar la productividad.
- Amortizar las inversiones, eliminando puestos de trabajo.

4. Los CTC's en lugar de simplificar los procesos de circulación, lo hacen más complejos debido a:

- Los jefes de CTC no tienen visión de la situación real de cada tren, siendo a menudo los visores de los circuitos de vía la única referencia. Este proceso no garantiza que un circuito de vía se encuentre libre, debiendo comunicar con el Maquinista por medio del Tren-Tierra para recabar información algo que en algunos casos no es posible.



- El jefe de CTC, además de regular controlar y gestionar la circulación, tiene a su cargo el sistema Tren-Tierra, el Sistema Informático (SITRA), el Sistema de Detección de Ejes Calientes y otros mecanismos de control.

Resumiendo, la inexistencia de personal de circulación en las estaciones, el exceso de saturación y la complejidad operativa de los CTC's, son elementos contrarios a la seguridad de la Circulación.

PECULIARIDADES DE LAS ESTACIONES AFECTADAS

1. TERRASSA.

SE SUPRIME EL PUESTO DE NOCHE DE FACTOR DE CIRCULACIÓN (22:00 a 6:00)

Por las razones expuestas tanto en las alegaciones **CAUSAS TÉCNICAS Y DESCRIPCIÓN DE INSTALACIONES DE SEGURIDAD**, es necesario el **MANTENIMIENTO DEL PERSONAL** en esta estación en todos sus turnos:

- **POR QUE NO HA HABIDO NINGUNA MEJORA TECNOLÓGICA** en esta estación, que justifique la eliminación del **FACTOR DE CIRCULACIÓN**.
- De ser **ESTACIÓN SUBTERRÁNEA** al está dentro de un túnel urbano de más de 1530m. y donde la actuación del personal en caso de accidente o incidencia es importantísima.
- Que durante el turno de 22:00 a 6:00 **CIRCULAN ACTUALMENTE 13 TRENES** (1 mercancías y 12 trenes de cercanías) Que pernoctan 11 UT/s y que se forman 9 trenes, que estarán dispuestos a la apertura del servicio.
- De Que la presencia de personal de circulación garantiza, que los trenes de salida circulen con la **DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA**.
- Al no haber personal de circulación durante el turno de noche, no se podrá garantizar el cumplimiento del procedimiento preventivo sobre el trabajo de limpieza exterior e interior de vehículos ferroviarios en esta estación según el POP 11, con el consiguiente riesgo para los trabajadores de la limpieza.
- Por ser el **JEFE DE CIRCULACIÓN** el encargado de anunciar los trenes por **MEGAFONÍA** y porque si se ha seguido realizando, es por qué es la forma más idónea

En general, que la instalación de CTC es compatible con la presencia continua del personal de circulación, para garantizar la completa seguridad en la circulación y mejor calidad a las operadora y usuarios.



SFF-CGT

2. MATARÓ.

SE SUPRIME EL PUESTO DE NOCHE DE MANDO INTERMEDIO (22:00 a 6:00)

Por las razones expuestas tanto en las alegaciones **CAUSAS TÉCNICAS Y DESCRIPCIÓN DE INSTALACIONES DE SEGURIDAD**, es necesario el **MANTENIMIENTO DEL PERSONAL** en esta estación en todos sus turnos:

- **QUE NO HA HABIDO NINGUNA MEJORA TECNOLÓGICA** en esta estación, que justifique la eliminación del **MANDO INTERMEDIO** y que cuando si se hizo estas mejoras técnicas en el año 2004 se justificaron las razones y que en ese informe 2004 de la empresa, justifica la presencia del agente en el turno.
- Que durante el turno de 22:00 a 6:00 **CIRCULAN ACTUALMENTE 14 TRENES** (de cercanías) Que pernoctan 22 UT/s de diferente material (447, 463, 464 y 465) con respecto a su longitud a la hora de su estacionamiento en vía con andén y ocupación de vía. Que se forman 11 trenes con sus consiguientes maniobras, y que estos estarán dispuestos a la apertura del servicio.
- Que la presencia de personal de circulación garantiza, que los trenes de salida circulen con la **DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA**.
- Que la presencia del personal de circulación es necesaria para el cumplimiento de la **CONSIGNA serie CO 364 GOB.** que regula la entrega y retirada de material motor por parte del **JEFE DE CIRCULACIÓN** y el **PERSONAL DE LA NAVE FOSO**.
- Al no haber personal de circulación durante el turno de noche, no se podrá garantizar el cumplimiento del procedimiento preventivo sobre el trabajo de limpieza exterior e interior de vehículos ferroviarios en esta estación según el **POP 11**, con el consiguiente riesgo para los trabajadores de la limpieza.
- Por tener dentro de la estación **BASE DE VAGONETA DE ELECTRIFICACIÓN**, con sus correspondientes maniobras.
- Por ser el **JEFE DE CIRCULACIÓN** el encargado de anunciar los trenes por **MEGAFONÍA** y porque si hasta ahora se ha seguido realizando, es por qué es la forma más idónea.
- Que en la estación de Mataró se encuentra los juegos de llaves para la apertura de todos los gabinetes de circulación de todas las estaciones de la línea. Por consiguiente que mantener personal en todos los turnos, garantiza la apertura de cualquier gabinete a cualquier hora, ante cualquier incidencia, por parte del personal de incidencias.

En definitiva, que en la instalación de **CTC** es compatible con la presencia continua del personal de circulación, para garantizar la completa seguridad en la circulación y mejor calidad a las operadora y usuarios.



3. BARCELONA SANTOS.

SE SUPRIME UN PUESTO DE FACTOR DE CIRCULACIÓN, EN LOS TURNOS DE MAÑANA Y TARDE Y EL PUESTO QUE LES DA LOS DESCANSOS, DE LOS ACTUALMENTE DEDICADOS AL MANEJO DE LOS DISPOSITIVOS OT/MT.

- **En el informe no se hace mención a la saturación del trabajo por turnos tanto en la actualidad como con la eliminación de Auxiliar de circulación.
Solicitamos que se realice una medición de carga de trabajo en presencia de los Delegados Sindicales, donde quede claro la saturación a la que va a quedar expuesto el resto de personal implicado.**
- **SE DEBE MANTENER EL PERSONAL ACTUAL, Por ser estación de paso de todas las circulaciones al ser estación central, Con sus correspondientes particularidades, agravada en la actualidad por las obras de remodelación integral para la LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD.**
- **Que con la amortización de un puesto de circulación, no se ha tenido en cuenta la entrega de documentación reglamentaria a trenes regionales procedentes de la estación de Bellvitge y que al estacionarse en vía 13 ó 14, se encuentra a una considerable distancia del gabinete de circulación, calculando esta operación en unos 15', en lo que el puesto de OT/MT quedaría descubierto.**
- **Tampoco se han tenido en cuenta las operaciones no grafiadas de cambio de documentación reglamentaria en las rotaciones de trenes por incidencias (trenes desviados, averías, limitaciones etc.). Así como averías producidas por fallo de cámaras de OT/MT.**
- **Aumento de carga de trabajo de todos los trenes sentido PI. Catalunya por vía 2 al otro F.C. encargado de las OT/MT de trenes sentido L'hospitalet más los de línea sentido Tarragona.**
- **Que los Sábados, Domingo y festivos no existe FC con jornada partida, por lo que no se puede dar los descanso para los bocadillos, necesidades fisiológicas y otras incidencias que se puedan producir al estar reducida la plantilla.**
- **Se observa que se amortiza una plaza de Mando Intermedio DG 011 en Mataró, que corresponde al gráfico de B. Sants, donde sí figura, pero sin determinar la jornada correspondiente en 3 días semanales, que figuran en blanco.**
- **No se tiene en cuenta la situación de los agentes de baja de circulación**



SFF-CGT

4. L'HOSPITALET.

SE SUPRIME EL PUESTO DE NOCHE DE FACTOR DE CIRCULACIÓN, AUXILIAR.

Por las razones expuestas tanto en las alegaciones **CAUSAS TÉCNICAS Y DESCRIPCIÓN DE INSTALACIONES DE SEGURIDAD**, es necesario el **MANTENIMIENTO DEL PERSONAL AUXILIAR**, en esta estación en todos sus turnos:

- **QUE NO HA HABIDO NINGUNA MEJORA TECNOLÓGICA** en esta estación, que justifique la eliminación del **AUXILIAR DE CIRCULACIÓN** y que cuando si se hizo estas mejoras técnicas en el año 2004 se justificaron las razones, que en ese informe 2004 de la empresa, justifica la presencia del auxiliar por turno.
- Que en el informe no hace mención a la **SATURACIÓN DEL TRABAJO** en el turno tanto en la actualidad como con la eliminación de Auxiliar de circulación. Solicitamos que se realice una medición de carga de trabajo en presencia de los Delegados Sindicales, donde quede claro la saturación a la que va estar expuesto el personal M. I.
- **SE DEBE MANTENER EL PERSONAL ACTUAL** Por ser estación cabecera de línea, estación de salida y apartado de U/Ts con más de 19 trenes, con sus correspondientes maniobras, pernoctación y formación de trenes dispuestos a la apertura del servicio, por el movimiento de circulaciones de diferentes material al prestar servicio a diferentes D.E. de Renfe Operadora, circulaciones al taller de mantenimiento de Cornellà, por la aplicación del POP 11, megafonía y Por el establecimiento de la **DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA**.
- Por tener dentro de la estación **TÚNEL DE LAVADO, BASE DE VAGONETA DE ELECTRIFICACIÓN**, todo esto con sus correspondientes maniobras.

En definitiva, que la instalación de CTC es compatible con la presencia continua del personal de circulación, para garantizar la completa seguridad en la circulación y mejor calidad a las operadora y usuarios.

5. MONTCADA BIFURCACIO.

SE SUPRIME EL PUESTO DE FACTOR DE CIRCULACIÓN, AUXILIAR, EN LOS TURNOS DE MAÑANA Y TARDE DE LOS FINES DE SEMANA.

Por las razones expuestas tanto en las alegaciones **CAUSAS TÉCNICAS Y DESCRIPCIÓN DE INSTALACIONES DE SEGURIDAD**, es necesario el **MANTENIMIENTO DEL PERSONAL AUXILIAR**, en esta estación en todos sus turnos:



- **POR QUE NO HA HABIDO NINGUNA MEJORA TECNOLÓGICA** en esta estación, que justifique la eliminación del **FACTOR DE CIRCULACIÓN** en esos días y turnos.
- Que en el informe no hace mención a la **SATURACIÓN DEL TRABAJO** en los turnos tanto en la actualidad como con la eliminación de Auxiliar de circulación. Solicitamos que se realice una medición de carga de trabajo en presencia de los Delegados Sindicales, donde quede claro la saturación a la que va estar expuesto el personal M. I.
- **SE DEBE MANTENER EL PERSONAL ACTUAL.** Por tener dentro de la estación vía de lavado, **TALLERES Y BASE DE VAGONETA DE ELECTRIFICACIÓN**, todo esto con sus correspondientes maniobras.
- Que las circulaciones en los días señalados son 213 y no los reflejados en el informe, por lo que aumenta en 24 circulaciones que no se han tenido en cuenta.

En definitiva, que la instalación de CTC es compatible con la presencia continua del personal de circulación, para garantizar la completa seguridad en la circulación y mejor calidad a las operadoras y usuarios.

Sin otro particular, esperando que nos convoque a una próxima reunión.

Fdo. Salvador Muñoz Montiel
Delegado LOLS de Barcelona Norte

Fdo. Pablo Gómez del Barrio
M. Comité de Barcelona Norte

SFF-CGT