

15-02-2021

 Comunicado

2021-5

Reuniones telemáticas celebradas, Comité de Seguridad en la circulación, Subcomité de Seguridad y del Comité de Seguridad y Salud

Reunión telemática ordinaria de Seguridad en la Circulación que se realizó la semana pasada:

Aspectos que afectan a Barcelona - Vallés:

1. Se está elaborando un protocolo para que cuando un viajero pulse el interfono para hablar con el maquinista, el sistema por defecto deje la llamada en espera, para que el maquinista le pueda atender cuando el tren esté detenido. La RDT entendemos que no es compatible con la seguridad conducir el tren y hablar a través de un micrófono con el pasaje, ya que nos distrae de la conducción. El problema afecta a ambas líneas.

2. Hay un presupuesto para la instalación de unas barandillas en la estación del Peu del Funicular.

3. Se realizará una modificación en el Selector de Modo de Marcha en el conjunto de las UTs de la línea de BV para que las UTs se frenen cuando excedan de la velocidad máxima. En el caso de las UTs de la serie 213 de LA, esta modificación ya se ha realizado con la instalación del FAP digital.

4. Se instalarán cartelones con la obligación de " xiular" en las puertas de los fosos de ambos talleres, tanto en Rubí como en Martorell, debido a su inexistencia aun estando reglamentado así. También se debe elaborar un protocolo para que los operarios del taller usen la megafonía del taller. Los responsables deberán asignar a algún operario para que se encargue de usarla y deberán decidir también en qué casos.

5. Se instalarán pasarelas en el depósito de Can Roca. De esta manera se podrá pasar de una UT a la de al lado sin tener que dar toda la vuelta hasta el final de la cochera.

Llobregat - Anoia:

1. Ya hay 17 UTs que tienen instalados unos topes en los cinturones de seguridad de los PMRs. Por lo visto, estos cinturones no estaban dotados de topes y el cinturón no quedaba asegurado del todo. De esta manera, queda fijado con mayor seguridad.

2. Nos informa la RE que se han cambiado 80 asientos de maquinistas a un total de 40 UTs, lo cual se debe verificar. En principio sólo quedan 2 UTs por cambiar, que son 4 asientos.

Desde la RDT entendemos que si los asientos de cabina se cambian por otros reciclados no los deben contar como nuevos.

3. Puntos de estacionamiento; se hará una prueba en vía 1 (ascendente) de Santa Coloma de Cervelló consistente en elevarlo un poco. Aunque la empresa ya prevé que el pasaje se quejará, sobre todo si se cae o tropieza alguien. Otra opción sería instalar una placa pequeña con un 3 en el lateral del andén (como ya existe en vía 2 de Can Ros).

En las estaciones soterradas se puede instalar el punto de estacionamiento en la pared (cómo existe en Ildefons Cerdá vía 1). Se revisarán todos los puntos de estacionamiento de los túneles, por lo que quedamos a la espera de la decisión final que se tome desde prevención.

4. Pasarelas ME; se realizó otra visita para volver a supervisar los problemas, pero en este caso sólo lo hicieron miembros del departamento de prevención. En las vías 5 y 9 tienen claro que se instalarán las pasarelas. De la vía 7 del lavadero no nos dicen nada porque puede ser que físicamente no sea posible. Preguntaremos en la próxima reunión.

La vía 12 no tendrá catenaria dentro de poco, siempre nos dicen que es una vía provisional para producción, y próximamente pertenecerá solo a IF, por lo que no estacionaremos UTs.

5. Se instalará un encaminador en las cocheras de Sant Boi. Pondrán un repetidor al final del andén para saber a qué vía se dirige la maniobra que vayamos a realizar, igual que se hace actualmente al salir de las cocheras. También se sustituirán las tapas de las arquetas que estén rotas, y se dotará de más iluminación la zona, por haber una evidente falta de iluminación.
6. Iluminación de vía UTs 213; Llevamos demasiado tiempo con este problema y así lo hemos ido trasladando a la empresa a lo largo de los últimos años. Hemos dicho por activa y por pasiva que el prototipo de la UT 213.06 va estupendo. La 213.02 deslumbra al maquinista que viene de frente en el cruce, pero parece que la empresa no quiere creerlo. Esto lo tiene que supervisar personal externo a la empresa, y quieren buscar más prototipos. Nosotros les hemos dicho que no hace falta que se hagan más informes ni pierdan más tiempo y dinero en hacer pruebas, el alumbrado ideal es el que se ha instalado en la UT 213. 06, pero son capaces de perder otro año dándole más vueltas al asunto. **Gestión eficiente del dinero público.**

Desde la RDT les decimos que cada vez vemos menos con la iluminación, ya sea la de vía o de profundidad. Hay UTs con las que no se ve nada, creándonos inseguridad, sobre todo los días de lluvia.

También nos hemos quejado de los limpiaparabrisas de las cabinas. El fin de semana que llovió tanto, varios maquinistas pasamos averías de dos limpias porque se quedaron enganchados y no funcionaban correctamente. **Es cuestión de tiempo que el servicio se vea afectado por futuros trenes dados inútiles debido a dichas condiciones.**

Nos dicen que están a la espera de informes del constructor sobre los focos y los limpiaparabrisas para ser sustituidos por recambios originales. Pero van pasando los años y aunque son conocedores de los problemas y no se hace nada para solucionarlos, de momento.

7. Pasarelas PE: se mejorará la iluminación del P9 y P11 como solicitamos con el fin de evitar accidentes por caídas.
8. Brigadas de vía externas; Presentamos una queja porque las brigadas externas que trabajan en horario nocturno no recogen los materiales utilizados en los trabajos al finalizar sus jornadas. Recientemente ha habido incidentes con unos bidones de gasolina: libraban muy justo el gálibo y una UT enganchó la cuerda de una lona que los cubría y topó con ellos.

Se dejan tiradas en las cunetas las cuñas que utilizan para evitar escapes de material, cuando se tienen que dejar candadas o llevárselas en las máquinas de trabajo, por poner un ejemplo, alguna vez no han librado el gálibo y el primer tren que circuló por el tramo las ha golpeado. Nos dicen que serán más estrictos con las brigadas externas nocturnas para que

cumplan estrictamente con las normas de seguridad.

8. Balizas de limitación de velocidad; Están estudiando la posibilidad de, ante los topes de final de línea o vías 0, instalar una baliza previa de rojo. Con el FAP digital estamos obligados a circular por debajo de 15 Km / h ante un rojo, pero no hay ninguna limitación ante un tope. Entendemos que es más peligroso no tener instalada una baliza de limitación de velocidad ante un tope que ante un rojo.

Problemática con las balizas de limitaciones de velocidad, se ha retirado alguna UT debido al excesivo y deplorable desgaste de las llantas, ya que el diámetro de las ruedas influye directamente en la velocidad real y por lo tanto en el tiempo que debe transcurrir entre el paso del tren por las dos balizas del control de velocidad, debiendo circular a una velocidad más reducida de la indicada en la vía para que no nos actúe el freno de urgencia.

9. Baches en la vía; Hay presencia de baches en la vía entre Santa Coloma de Cervelló y Sant Vicenç dels Horts. Hay tierra arcillosa debajo del carril, y apenas queda balasto; con las últimas lluvias ha ido cediendo el terreno y aumentando los problemas, los tienen que reparar.

Los escritos que presentamos a la empresa por los incidentes sucedidos en las últimas semanas entre Piera y Masquefa, (piedras y maderas en las vías) y entre Vilanova del Camí e Igualada, (apedreamientos de las cabinas y retención de los trenes sujetando las puertas del pasaje) lo han derivado al subcomité de Seguridad pues lo relacionan a la seguridad de las personas, aunque nosotros entendemos que afecta directamente a la seguridad de las circulaciones pues de las personas dependen éstas, más concretamente el vandalismo en las vías.

Reunión del Subcomité de Seguridad:

En el pasado subcomité de seguridad se trataron los últimos incidentes por vandalismo ocurridos en el ramal de Igualada, por colocación de obstáculos en las vías, (piedras y tablones de madera), así como el repunte de actos incívicos.

Se nos informó también a la RDT sobre el repunte de daños a extintores en las Líneas Metropolitanas en general.

Se nos explicó el plan de choque de PGME en la línea de Barcelona-Vallès y la próxima

actuación a llevar a cabo en la línea Llobregat-Anoia, (ramal de Igualada), que de hecho ya se está produciendo.

Desde la RDT se solicita la posibilidad de realizar por parte de FGC una contratación extra de vigilantes de seguridad en el ramal de Igualada, con carácter temporal, para hacer bajar el clima de inseguridad actual, y se solicita que se nos informe de lo que se decida antes de la próxima reunión de la subcomisión de seguridad.

Se realiza una presentación y análisis de los incidentes de seguridad ocurridos en los meses de noviembre y diciembre de 2020.

No estamos viendo presencia policial en las estaciones afectadas por estos vandalismos.





Reunión telemática ordinaria de Seguridad y Salud por la Covid, realizada esta semana:

Al no haber muchos temas a tratar, la empresa nos comunica que a partir de ahora estas reuniones se convocarán solo una vez al mes.

Datos:

A principios de febrero había 18 casos positivos confirmados.

No había nadie confinado por el servicio médico de la empresa. Tampoco había casos de contactos estrechos detectados por FGC.

Había 21 trabajadores confinados por el sistema médico de salud. (CAT – Salut).

Todavía hay 2 casos de bajas de larga duración desde el año pasado, de los 460 trabajadores afectados que hubo en todo el 2020.

Desde que comenzó el año 2021 ha habido 72 bajas laborales, de las cuales 43 de ellas ya son alta y quedando todavía 29 trabajadores de baja, (entre positivos y confinados).

Vacunas:

La vacunación del personal de FGC se gestionará cuando nos toque por ser trabajadores de servicios esenciales. Nos informa el servicio médico que somos el octavo grupo por orden y las vacunaciones aún van por el primero.

Estudio epidemiológico:

Los datos se han publicado en la revista Vía.

En el primer cribaje, (carpas en el COR de Rubí en junio) se apuntaron 1.044 personas.

En el segundo cribaje, (Centros médicos privados, realizado en octubre y noviembre) se apuntaron 734 trabajadores, pero sólo asistieron a realizarse las pruebas 652. De estos 652 dieron positivo 14 trabajadores.

La empresa comprará más test de antígenos y de PCR para poder realizar un tercer cribaje. Solamente se haría un tercer cribado en el caso de que haya muchos positivos en una población concreta que esté situada en las proximidades de nuestras líneas, o si en un colectivo puntual se dieran muchos casos de positivo.

Por defecto ya no se harán más pruebas de este tipo, salvo por esos motivos extraordinarios. De tener que realizarse, solo se harían test al colectivo afectado en concreto.

Problemática comedores:

En Sant Boi se instalará una fuente de agua, pero alimentada con agua en garrafas.

El problema del ruido en el local del final de vía 1 de PE no se ha solucionado con la sustitución de las piezas deterioradas de la canalización del sistema de ventilación, hemos vuelto a solicitar a la empresa que nos acondicione un nuevo comedor-sala de descanso más

cercano al Hall inferior de PE, **haciendo una petición expresa de que se acondicione para ello el local que está disponible junto al despacho de los inspectores, junto al pasillo del metro L1.**

A partir de ahora ya no se dará dotación de guantes a los trabajadores. Habrá cajas de dos tallas de guantes en las estaciones principales de cada línea. El trabajador que los requiera se los tiene que solicitar al Agente de Estaciones de su centro de trabajo, y este se los suministrará, pero en la dotación de EPIS que nos entregan semanalmente sólo se repartirán mascarillas.

Sobre nuestra petición de colocar un dosificador de gel hidroalcohólico de las cocheras de Sant Boi, no lo van a poner. Nos sugieren que cada maquinista lleve un bote individual pequeño y lo vaya rellenando periódicamente mediante las botellas que hay en las estaciones y cabinas de conducción de las UTs.

La empresa AENOR volverá a efectuar una auditoría, para revisar las medidas del protocolo anti - Covid y volver a certificar si actualmente se cumple con todas las normas de seguridad. Esta vez, nos aseguran que lo harán presencialmente. **No entendemos cómo la vez anterior se pudo certificar haciendo las comprobaciones pertinentes de manera telemática, pues nos aseguran que lo efectuaron así.**

Por último, nos informan que estamos obligados a realizar en FGC los controles antifraude, porque la realización de estos viene regulada por la ATM, y así lo han recogido. Las otras empresas del sector como TMB, los realizan siempre poniendo todas las medidas de seguridad. Lo único que se tiene que evitar en estos casos es que haya aglomeraciones de pasaje a consecuencia de estos, por eso se intentarán hacer siempre en hora valle.

SECCIÓN SINDICAL DE SEMAF EN FGC