

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA, S.A.

REUNION SOBRE LÍNEAS 9 (LINEAS AUTOMÁTICAS)

**Representación de la
Dirección (RD)**

Sr. Ramón Malla
Sra. Olga Cerezo
Sr. Jordi Micas
Sra. Carmen Macias
Sra. Sandra Català

**Representación de los
Trabajadores (RT)**

Sr. E. López (CGT)
Sr. J.A. Ciercoles (CGT)
Sr. E. López T. (CC.OO)
Sr. D. Puente (CC.OO)
Sr. R. Bassols (UGT)
Sra. M. Portoles (SU)
Sr. S. Moraguez (SU)
Sr. C. Batiste (CPT)
Sr. A. Vázquez (CIM)
Sr. J. Díez (C.I.M.)

ACTA 1ª

En Barcelona, en los locales de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., ubicados en el Edificio de Santa Eulalia, siendo las nueve horas del día veintisiete de enero de dos mil nueve, se reúnen las personas al margen relacionados para actualizar información a la representación de los trabajadores sobre los aspectos técnicos, competencias de FMB en cuanto a línea 9, organización de trabajo, plantilla prevista etc.

Iniciada la sesión, la Representación de la dirección comenta a la RT la conveniencia de mantener con periodicidad mensual sesiones para informar y abordar conjuntamente con la parte social, los asuntos relacionados con el seguimiento y puesta en marcha de línea 9 (Líneas Automáticas)

Los señores/as Ramón Malla y Olga Cerezo inician la sesión exponiendo el calendario de puesta en marcha de L9, y sus peculiaridades y complejidad por el entramado de la red, así como las diferentes etapas de implementación del trazado, lo que conlleva que inicialmente se trate de una línea dividida en dos tramos CAN ZAM y ZAL donde paralelamente existirán tramos en construcción, tramos en pruebas, tramos en marcha en blanco y tramos operativos.

Se recuerda a la RT la particularidad ya informada en la reunión de julio 2007 respecto a la variedad de los diferentes participes en L9/L10, y sus relaciones y competencias (DGTT, Gisa, ATM, Ifercat, concesionarios, TMB).

La RD explica las partes concesionadas, reflejadas en los pliegos y la adjudicación de la Generalitat a TMB como operaria de la L9/L10.

Continúa la exposición el Sr. Jordi Micas detallando las importantes diferencias técnicas, por el tipo de construcción de estaciones y del túnel con un trazado a gran profundidad y la incorporación de nuevos sistemas y tecnologías al tratarse de una LA.

Existirán tres modelos tipo de estaciones:

- Estación tipo pozo, con las vías una encima de otra y rampas.
- Estación tipo convencional.
- Estación en viaducto.

Teniendo en cuenta todas estas consideraciones técnicas y estructurales:

- Se han previsto centros de transformación de alta en cada estación.
- Habrá un nuevo sistema de ventilación mucho más complejo al aumentar el número de ventiladores necesarios por la tipología de las construcciones (fundaría del trazado) y el efecto presurización.
- Las especificaciones técnicas de la vía, que al tratarse de dos andenes (uno encima del otro dentro del túnel) conlleva que los cambios de vía se realicen a través de rampas.
- Se incorporan nuevos sistemas: ATC, PCC, PA y Telecomunicaciones, CBTC más especializados derivados de la conducción automática, donde lo importante, es la localización muy precisa del tren, mediante radio.
- Hay un mayor número de Telemandos específicos, para controlar los diferentes equipos de la estación: tránsito, energía, instalaciones, ascensores, puertas de andén, validación y venta y accesos, además de un telemando integrador.
- Los sistemas de transmisión y comunicaciones vía IP para mayor fidelidad y calidad.
- La existencia de puertas de andén selectivas en todas las estaciones, a efectos de que el pasajero al seleccionar la puerta, se abrirá simultáneamente puerta de andén y puerta de tren.

La RT, respecto a las puertas de andén, expone la importancia de la fiabilidad de las mismas y la gestión de posibles incidencias, por que queden abiertas o fallen.

La RD enfatiza en la seguridad que representa instalar puertas de andén en todas las estaciones.

Se muestran fotografías de las estaciones, túneles, andenes, puertas de andén, a efectos prácticos de comentar las especificaciones técnicas detalladas en los puntos anteriores.

La RD enfatiza las diferencias relativas a las características que presentan las LA, por los automatismos de la conducción automática, introducción de nuevos sistemas y tecnología, y características de la puesta en marcha de L9/L10 en continuo crecimiento iniciándose como una línea dividida: Can ZAM – Zal y todas las consideraciones de los modelos de Mantenimiento a seguir:

- Materia Móvil.
 - Inicialmente está previsto que existirán dos Puerta de Cocheras una en Can ZAM y la otra en Zal.
 - El mantenimiento de primer nivel de los trenes, durante un período inicial de 5 años será compartido con Alston.
 - Se expone el organigrama de la PC, con sus responsabilidades y funciones básicas del personal de PC, así como la necesidad debido a las especificaciones técnicas de que haya personal de PC en el CCM, que gracias a su conocimiento técnico podrá detectar incidencias antes de que se produzcan, diagnostico remoto y preventivo.
- ATC, PCC, PA i Telecomunicaciones
 - Son sistemas tecnológicos nuevos, no implementados con anterioridad, complejos, numerosos y en garantía, por lo que las tareas de mantenimiento de dichos sistemas los realizarán los suministradores.
 - La empresa realizará seguimiento y soporte logístico a los mantenedores.
- Vía y Catenaria
 - Se refuerza la estructura actual para poder abordar dicho mantenimiento.
- Alta Tensión
 - Se refuerza la estructura actual para poder abordar dicho mantenimiento excepto en lo referente a la receptora que por sus especificaciones y complejidad técnicas, se subcontrata su mantenimiento.
- Limpieza de Trenes
 - Se refuerza la estructura actual para poder abordar dicho mantenimiento, inicialmente con dos túneles de lavado al tener el trazado de la línea dividida en Can ZAM y Zal.

La RD expone la organización de la operación de LA (L9/L10)

Se enfatiza el papel del CCM dentro de la estructura organizativa de líneas automáticas dadas las características, funcionalidades y requerimientos de las LA, versus las líneas convencionales, presentando los organigramas de la línea y del CCM.

Se informa que en base a las tareas a realizar como operadores de L9, y a las diferentes características de la misma (tipo de Instalaciones, estación/trazado, características técnicas, la introducción de nuevos sistemas y tecnologías, etc.) Se origina la necesidad de crear una nueva categoría: **Técnico Operación de Líneas Automáticas.**

La RD informa de la misión, funciones básicas de la misma, condiciones salariales e informa que entregará la documentación correspondiente a la creación de dicha categoría. detallada en esta sesión.

La Dirección explica que para dar servicio de movilidad atendiendo y para adaptarnos a las necesidades de la ciudadanía, prevé la necesidad de establecer 5 turnos de trabajo en laborable y 4 turnos de trabajo en fines de semana.

Se informa por parte de la Dirección de las previsiones de incorporación de plantilla siempre en función de que el calendario de puesta en marcha no sufra modificaciones o haya demoras sobre el calendario previsto (retraso de obras, etc.)

La previsión contemplada a fecha actual es:

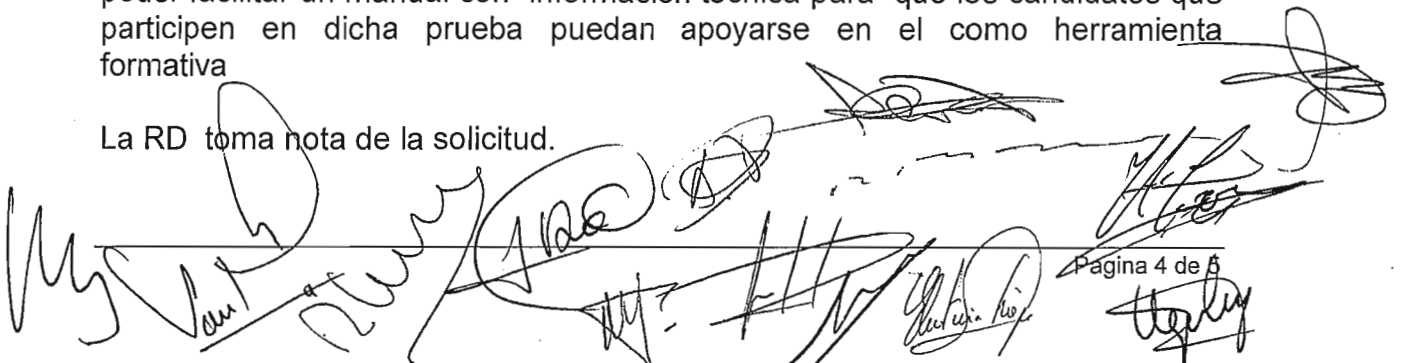
- Línea: 92
- CCM : 46
- Mantenimiento: 83
- Total: 221

Se incide por parte de la Dirección que son datos previstos y que no pueden ser tomados como definitivos.

La RD informa de que en breve se iniciará el proceso de selección de los perfiles requeridos en la nueva categoría de los Técnicos de línea Automática. Dicho proceso de búsqueda se realizará interna y externamente.

La RT solicita información sobre los requisitos que se requerirán al personal que esté interesado en presentarse a dicho proceso. De igual forma considera que según las características que la Dirección ha comentado de las líneas automáticas y la complejidad de aspectos técnicos, sería conveniente poder facilitar un manual con información técnica para que los candidatos que participen en dicha prueba puedan apoyarse en el como herramienta formativa

La RD toma nota de la solicitud.



Handwritten signatures and stamps are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with circular stamps.

La Dirección comenta que el régimen de descanso, vacaciones, y demás condiciones laborales es el mismo al existente en las líneas convencionales por lo que la normativa a aplicar es la vigente

La RT solicita a la Dirección negociar las condiciones laborales para 19

La dirección reitera que las condiciones laborales son las mismas que las de las líneas convencionales y que por tanto ya están marcadas y reguladas por la normativa existente. Que en caso de generarse situaciones que contemplasen una negociación de aspectos laborales, se informará y se tendrá en cuenta la participación de la parte social.

Dado el arranque de L9 la Dirección propone mantener este tipo de reuniones de forma mensual el tercer martes de cada mes. También se informa de que se están realizando las gestiones con el propietario (IFERCAT) para realizar tanto los Delegados de Prevención como la representación del CE la visita a las instalaciones de L9.

La RT solicita se cumplan los acuerdos establecidos en los convenios sobre plantilla.

Se anexa a la misma, el dossier con la información sobre las características técnicas y organizativas de línea 9 (Líneas Automáticas).

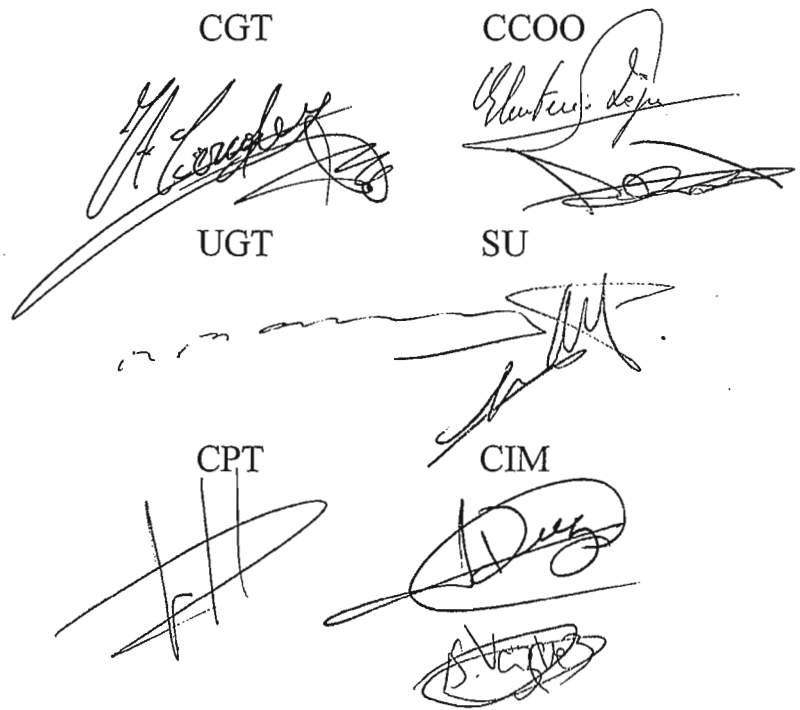
Sin más temas a tratar se levanta la sesión siendo las 13 horas del día indicado al inicio.

**LA REPRESENTACIÓN
DE LA DIRECCIÓN**



Handwritten signatures of the management representation, including names like Paul, Mery, and others.

**LA REPRESENTACIÓN
DE LOS TRABAJADORES**



Handwritten signatures of the workers' representation, organized by union: CGT, CCOO, UGT, SU, CPT, and CIM.