

FERROCARRIL METROPOLITÀ DE BARCELONA

REUNION SOBRE LÍNEAS AUTOMÁTICAS

ASISTENTES:

Representación Dirección

(RD):

Sra. C. Macias  
Sra. S. Català  
Sr. R. Malla  
Sra. O. Cerezo  
Sr. J. Mitjà

Representación Trabajadores

(RT):

Sr. E. López (C.G.T.)  
Sr. P. Ramon (C.G.T.)  
Sr. I. Pérez Freire (C.C.O.O.)  
Sra. P. Fernández (C.C.O.O.)  
Sr. C. González (U.G.T.)  
Sr. D. Gorgoso (U.G.T.)  
Sr. J. Campillo (C.P.T.)  
Sr. C. Batiste (C.P.T.)  
Sr. P. Moyano (C.I.M.)  
Sr. A. Vázquez (C.I.M.)

ACTA 3ª

En Barcelona, en los locales de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., ubicados en el Edificio de Santa Eulalia, siendo las diez treinta horas del día 15 de Mayo de dos mil nueve, se reúnen las personas al margen relacionadas en Representación de la Dirección y en Representación de los Trabajadores de Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A., como continuación a las reuniones mantenidas sobre los diferentes aspectos del desarrollo, implementación y puesta en marcha de las Líneas Automáticas (LA).

La Dirección informa que el sindicato Unitario ha excusado su ausencia por coincidir con la celebración de su VI Conferencia Sindical.

Estando representados el resto de sindicatos se inicia la reunión.

La Dirección inicia la exposición, avanzando el índice de temas a tratar en la misma.

Organigrama

Estado del concurso-oposición de Técnico de Operaciones de LA y nuevos concurso-oposición

Organización del trabajo

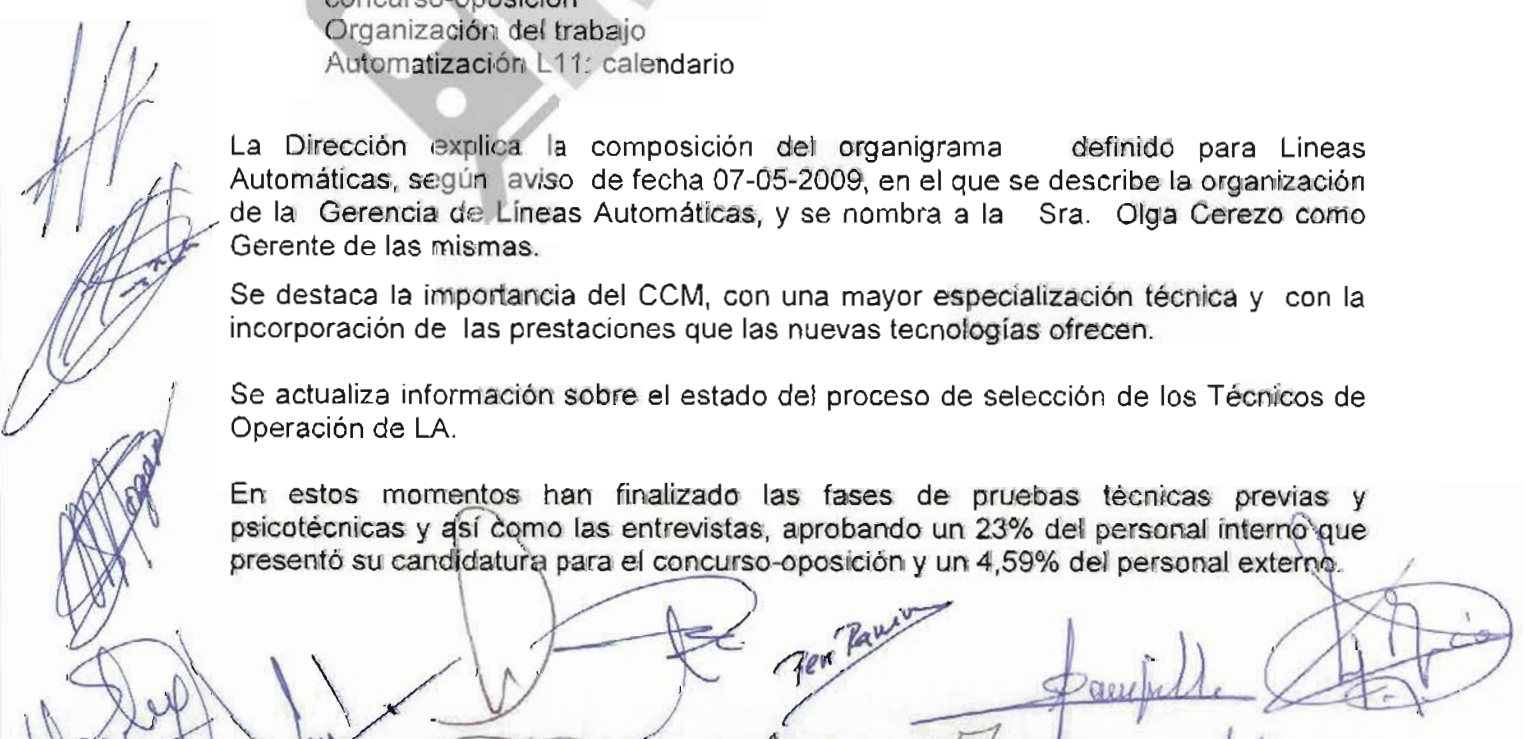
Automatización L11: calendario

La Dirección explica la composición del organigrama definido para Líneas Automáticas, según aviso de fecha 07-05-2009, en el que se describe la organización de la Gerencia de Líneas Automáticas, y se nombra a la Sra. Olga Cerezo como Gerente de las mismas.

Se destaca la importancia del CCM, con una mayor especialización técnica y con la incorporación de las prestaciones que las nuevas tecnologías ofrecen.

Se actualiza información sobre el estado del proceso de selección de los Técnicos de Operación de LA.

En estos momentos han finalizado las fases de pruebas técnicas previas y psicotécnicas y así como las entrevistas, aprobando un 23% del personal interno que presentó su candidatura para el concurso-oposición y un 4,59% del personal externo.



En la actualidad está en proceso la fase de idoneidad médica y pendiente la última fase de formación teórica y práctica que una vez realizada, se procederá a la realización de un examen para validar la adquisición de conocimientos por parte de los participantes. Se recuerda por parte de la Dirección, que es requisito indispensable aprobar todas las fases para poder desempeñar la categoría de Técnico de Operación de Líneas automáticas.

La RT pregunta que tipo de contratación se realizará, contestando la Dirección que al personal externo se le realizará un contrato temporal de obra y servicio, para la fase de formación y marcha en blanco. Para el personal interno, y dado que ya son plantilla de FMB tendrán un anexo a su contrato donde se regulará el cambio de categoría a Técnico de Operaciones de LA y salario y que una vez terminada la fase de formación teórico-práctica y siendo superada de forma satisfactoria la misma, consolidarán la categoría de Técnico de Operación de LA, en caso contrario la persona retornará al puesto de origen con la categoría y condiciones de origen.

La RT pregunta sobre los requisitos del examen médico para adquirir la idoneidad en la categoría de Técnico de Operaciones de LA.

La Dirección toma nota y dará traslado de la consulta al servicio médico.

La Dirección informa de los concursos que en breve se iniciarán para cubrir las plazas de.

Responsable Operativo de Zona  
Especialista Superior Puerta Cochera  
Responsable de Sección de Mantenimiento de STCP

La RT pregunta porqué se han de realizar concursos de Responsable Operativo de Zona Especialista Superior de Puerta de Cochera y Responsable de Sección de Mantenimiento de STCP, cuando incluso hay una persona que está como reserva de Rble. Operativo de Zona

La Dirección explica la necesidad de realizar concursos para dichas categorías, por los requerimientos que exigen el desempeño de dichas funciones en líneas automáticas.

Respecto a la Organización del Trabajo, la Dirección expone que en términos generales se mantiene el modelo que existe en la red actual de metro. Salvo las especificaciones que se comentarán a lo largo de la reunión.

Se mantiene el sistema de zonas y estaciones bases, aunque las estaciones bases se pueden modificar en función de las fases del proyecto, inicialmente Can Zam y Gorg, para los dos primeros tramos.

Continúa la Dirección informando que Los Técnicos de la Operación de LA, tienen misiones de servicio como responsables de garantizar el tiempo de respuesta a incidentes y la atención al cliente en unas áreas de cobertura formadas por diversas estaciones y sus correspondientes tramos de túnel. Para hacerlo seguirán una ruta de trabajo, que se definen como una secuencia del movimiento dentro de su área de cobertura asignada realizando la atención al cliente que sea precisa y un sistema de Checklist continuado para identificar anomalías y destinar los recursos mas adecuados.

A fin de garantizar el tiempo de respuesta ante cualquier incidencia, los Técnicos de Operación de LA, deben estar localizados durante sus rutas de trabajo, por todo ello se establecerá un sistemas de localización y control de presencia.

La RT pregunta cual va a ser el sistema de localización utilizado.

La Dirección responde que existen varias opciones, pero que está pendiente de decidir cual será la que se implemente dado que ha de ser consensuado con IFercat, recordando la Dirección, que FMB no tiene toda la gestión como operador y por ello hay aspectos que necesariamente han de trabajarse en común con los diferentes participantes del proyecto.

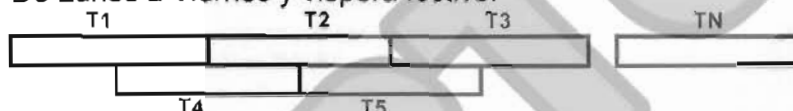
Continúa la Dirección con la jornada anual de trabajo, indicando que para los trabajadores a tiempo completo será la prevista en el vigente Convenio Colectivo, es decir, de 1690 horas anuales para 2.009.

La jornada anual para empleados contratados a Tiempo Parcial será de 1270h.

La Dirección menciona que dada la trascendencia del proyecto y las pruebas que requiere la implementación de L.A., se iniciará con sobre-dimensionamiento de plantilla.

Con el objetivo de dar la mejor cobertura a la movilidad ciudadana, la Dirección informa de la propuesta de creación de 6 Turnos de trabajo en laborable.

- De Lunes a Viernes y víspera festivo:



- Sábados, Non-Stop, Domingos y Festivos inter semanales:



Derivada de la necesidad de realizar pruebas durante la noche por las diferentes fases de construcción y puesta en marcha de L9, así como tareas de mantenimiento e inspección de la vía y del tren antes de la retirada o al inicio del servicio se crea el TN, turno de noche.

La RT pregunta a la Dirección si estas novedades están decididas y son presentadas por la RD para informar de su implementación y entienden es para iniciar una fase de negociación con la RT sobre los aspectos de la organización del trabajo.

La Dirección responde que los aspectos novedosos que se requieren implementar han sido desarrollados teniendo en cuenta una óptima prestación de servicio, y que la Dirección los presenta a la parte social para ser objeto de sus propuestas y comentarios, con la intención de negociar los mismos y alcanzar un acuerdo entre las partes.

Se proponen los siguientes horarios:

- De Lunes a Viernes/víspera Festivo

	Lunes a Jueves		Viernes/Vispera Festivo	
T1	4:45 - 12:29	7h:44	4:45 - 12:29	7h:44
T2	12:14 - 19:58	7h:44	12:14 - 19:58	7h:44
T3	19:43 - 24:50	5h:07	19:43 - 26:50	7h:07'
T4	6:30 - 14:14	7h:44	6:30 - 14:14	7h:44
T5	13:59 - 21:43	7h:44	13:59 - 21:43	7h:44
TN	22:00 - 05:44	7h:44	22:00 - 05:44	7h:44

- Sábados/Non-Stop, Domingos y Festivos inter semanales

	Sabados/Non Stop		Domingos/Festivo	
T1	4:45 -13:00	8h15'	4:45 - 12:29	7h:44
T2	12:45 - 21:00	8h15'	12:14 - 19:58	7h:44
T3	20:45 - 29:00	8h15'	19:43 - 24:50	5h:07
T6	10:00 - 18:15	8h15'	11:00 - 19:44	7h:44
TN	22:00 - 06:15	8h15'	22:00 - 05:44	7h:44

A fin de garantizar la cobertura de T1 y T3, a Dirección propone que en casos excepcionales y por falta de plantilla no programada, los T4 y T5, sean suplentes de T1 y T3, de tal forma que los suplentes designados cubriesen las ausencias no programables, preavisando al empleado.

Dicho requerimiento sería específico para los días laborables, dado que los fines de semana sería cubierto por el personal con contrato de fin de semana.

La RT dice que la flexibilidad es incompatible con la conciliación de la vida familiar y muestran su rechazo a esta propuesta.

Respecto a los RJ, y con el fin de garantizar que todos disfruten del mismo número de Fiestas Oficiales no se daría a la letra par. Se distribuirán 3 en el calendario laboral por letra de fiesta, y los 4 restantes, junto con el día del Laudo formarían un mini periodo.

Para la cobertura de fines de semana, festivos y periodos vacacionales se contempla mantener la modalidad contractual utilizada en la actualidad en la red con contratos específicos que den cobertura a dichos días.

La RT solicita por escrito la documentación, entendiendo que es una propuesta para iniciar la negociación.

La RT solicita un receso.

La RT reitera que no pueden valorar la propuesta de la empresa en tanto en cuanto no dispongan de la documentación para su análisis.

La Dirección informa que facilitará la documentación presentada en la reunión para poder ser estudiada por la parte social.

Respecto a la automatización de la Línea 11, la Dirección presenta un calendario e informa que debido al avanzado estado de automatización de la misma, con la finalización de los trabajos de instalación en todas las estaciones de las puertas de andén, y los trabajos de instalación del sistema de conducción automática, está previsto el inicio en pruebas y marcha en blanco del sistema.

A partir de ese momento se iniciarán las pruebas de conducción en modo "driverless" hasta la implementación definitiva de este sistema, lo que implicará que la circulación de los trenes se realizará de manera automática sin que sea necesaria la presencia de personal a bordo de los trenes. Por lo que se prevé como fecha de inicio a partir del mes de septiembre.

Todo ello requiere la selección de técnicos de línea automática y la reubicación del actual AAC en la red convencional.

*[Handwritten signatures and scribbles in blue ink are present on the left and bottom right sides of the page.]*

Se recuerda por parte de la Dirección que dado que el proyecto implica la participación de organismos externos, las fechas pueden ser susceptibles de modificación.

CGT pregunta que tiene que tener una línea para ser automática

La Dirección responde que una línea se considera automática cuando para circular el tren en modo nominal no hay intervención manual de los empleados (el sistema determina aspectos como la velocidad, tiempo en la estación, cierre de puertas, precisión parada, maniobra en los finales...). Lógicamente es necesaria la actuación del Centro de Control en todo momento así como la intervención de los empleados de la línea en caso de incidencias y existen sistemas como las puertas de andén o los sistemas de detección, que garantizan que la vía esta libre de obstáculos para la circulación automática.

Se realiza el receso solicitado por la RT.

Reanudada la reunión la RT solicita la documentación por escrito para estudiar y evaluar la propuesta de la Dirección y así dar respuesta a sus propuestas.

CGT manifiesta que su sindicato está dispuesto a negociar la L9, pero que no va a entrar en negociar la L11, entendienddo que no entra en este foro de negociación e informa que entregarán un documento para adjuntar al acta.

La Dirección manifiesta que la convocatoria remitida a la parte social reflejaba como tema a tratar las 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 representing the Direction, including several distinct scribbles and names.

**LA REPRESENTACIÓN DE LOS TRABAJADORES**



Handwritten signatures representing the workers, including labels for CGT (with 'Pen Ramon' written below), CCOO, UGT, CPT, and CIM, each followed by a signature.