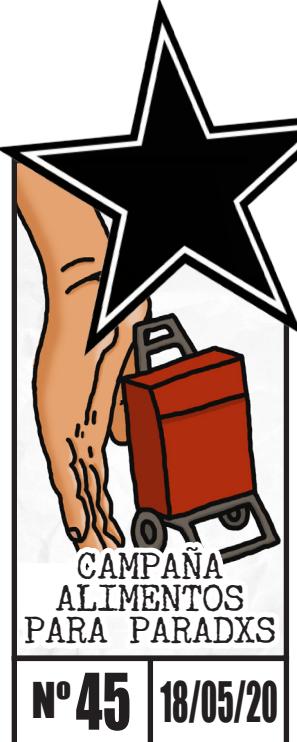


¡DESPILFARRO! - ¡SEGURIDAD O CONTROL?



CAMPAÑA DE ALIMENTOS

Como ya venimos realizando desde hace algunos años, continuamos colaborando con la **PLATAFORMA DE TRABAJADORES EN PARO DE SAN BLAS – CANILLEJAS**, éstos están cubriendo necesidades en el barrio desde hace mucho tiempo. Estos incansables solidarios que son los que siempre están, solo puede obtener nuestro reconocimiento, respeto y admiración.

ES NECESARIO SEGUIR APOYANDO ESTA CAMPAÑA QUE SE EXTENDERÁ EN EL TIEMPO DE FORMA PERMANENTE.

Actualmente están dando cobertura a más de **350 familias**, ofrecen donaciones de menús que pertenecen a comedores sociales que no pueden abrir, cubren diferentes necesidades higiénicas de hogar y personal, y siguen reivindicando estas necesidades directamente con los interlocutores políticos. Ellos son el camino a seguir para recuperar el tejido social, cada día más importante. Cuenta:

**ES31 2038 1807
1060 0061 6942**

Sección Sindical de Metro de Madrid

Solidaridad Obrera

Tlf.: 91433 57 86 - Móvil: 610 07 80 90

email: soliobrera@gmail.com/soliprevencion@gmail.com

www.solidaridadobrera.org Tlf. Interior: 84236/38733(Fax) C/Valderribas 49, 2ºIzq, 28007 Madrid

Tras varios (muchos) meses, casi se nos ha ido hasta algún año, intentando encontrar una solución para la no intrusión en cabina por parte de viajeros y constatar que, **la mitad de la población de Madrid puede estar en posesión de una llave de cuadrado**; de la noche a la mañana, nos presentan la decisión tomada por el Área de Ingeniería. Hemos de decir que en todo el periodo de tiempo que hemos intentado solucionar este problema han sido muchas las soluciones aportadas por los representantes de los trabajadores.

La solución es una llave mecatrónica con cerradura especial. Esta llave tiene la particularidad de estar codificada. Esta codificación tendrá una duración determinada en el tiempo, y debe codificarse de nuevo para poder utilizarla. Estos periodos creen que podrá ser por jornada laboral, o sea que cada trabajador la debe activar cada vez que tome servicio (una o dos veces al día).

Habrá un codificador fijo en cada estación, más los codificadores móviles que tendrán los Técnicos y Jefes de Línea. También existirán llaves y codificadores para los distintos depósitos y personal de mantenimiento para el acceso en las cabinas.

El contrato se encuentra en fase de licitación y se están diseñando las condiciones del contrato. Nos hicimos varias preguntas:

- **¿Se van a instalar en todo el material móvil de Metro?**

NO. En las series 3000 (1ª y 2ª), 6000, 8000 (2ª), 9000 y ML no se va a instalar al no ser de titularidad de Metro de Madrid. Tampoco van a ser instaladas en las cabinas intermedias, solo en cabeza y cola.

- **¿La instalación será por parte de Metro de Madrid?**

NO. La empresa que se quede con el contrato tendrá que hacerse cargo de la instalación y el mantenimiento, tanto de llaves y cerraduras como de codificadores fijos y móviles; y por supuesto de todo el software y el hardware necesarios.

Haciendo las cuentas, sale mejor que instalen un FAC en todas las puertas y que se cambie cada mes, que la inversión que se va a hacer en una tecnología que no nos va a proteger a toda la plantilla y que en caso de pérdida puede causar algún que otro dolor de cabeza. Sin contar con lo que se tarde en reparar cualquier incidencia; y la responsabilidad que acarrea hacerse cargo de un aparato (llaves y codificadores) de última tecnología, que sospechamos no será nada barata.

Desde **Solidaridad Obrera**, indicamos que la tecnología ya existente en algunos modelos de tren como es la de lectura de TIC, sería bastante asequible, ya que Metro de Madrid está sobradamente preparado tanto para su instalación como para su mantenimiento. El trabajador solo necesitaría la TIC para acceder a las cabinas y al estar centralizada la información la anulación de TIC extraviadas sería una labor muy sencilla y prácticamente instantánea. Aparte del ahorro que conlleva que esta solución ya esté implementada en algunos materiales de la red.

En resumidas cuentas, van a implantar una cerradura con tecnología punta en trenes antiguos (que, con el tema del amianto, no sabemos qué vida útil tendrán), que no son todos los trenes que manejamos a día de hoy ni todas las cabinas por las que se puede parar un tren. Este aspecto deja la medida preventiva bastante coja e ineficaz. Pero lo que si deja es un contrato succulento para empresas privadas amigas que van a (volver) hacer el agosto con Metro de Madrid y por ende con nuestro dinero.

Huelga decir que Solidaridad Obrera se opone a este nuevo despilfarro que no soluciona el intrusismo en cabinas de conducción de trenes, aunque solucione el estadillo de cuentas de alguna empresa avisada.

Madrid a 18 de mayo 2020
Por Solidaridad Obrera
La Junta Sindical

