

Iniciamos el comité lamentando la agresión a un compañero conductor por parte de un usuario que quería acceder al Bus con un perro sin cumplir las normas de su tenencia. La empresa tiene que poner más vigilancia en los buses, bien sea presencial o sino como ya están haciendo en otras explotaciones con cámaras de vigilancia dirigidas a los usuarios, recordamos que se hicieron pruebas de cámaras en líneas conflictivas del Prat y en estas bajaron las agresiones de forma muy significativa.



-Horta: Desde la puesta en marcha de la campa Cal Notari, su acceso peatonal ha ido variando hasta ser un camino peligroso, nos explicamos, se está utilizando la puerta auxiliar de salida de buses para entrar y salir de la cochera hacia la campa de forma peatonal, esta puerta no está acondicionada con un paso compartido de buses y personas, con el riesgo de atropello que conlleva.

En la última visita del comité, se decidió la construcción de una puerta peatonal con entrada autorizada con nuestra tarjeta CAT, no obstante mientras se construya, se procederá al marcado en el suelo y señalizado de un camino seguro de campa-cochera.

Después de quejas reiteradas por parte del personal de Material Móvil de la sociedad en las culeras de los aparcamiento de buses de Horta, ya podemos decir que en este año se procederá a un desengrasado y limpiado a fondo del aparcamiento.

✘-Triángulo: En Abril se llevaron a cabo las mediciones de campos electromagnéticos y carga electrostática en la Sala CCB, dando valores muy por debajo de los límites legales, a su vez se compararon con las últimas mediciones y nos alegramos al ver que hemos bajado más aun los datos, recordamos que desde la última medición a la actual, se han cambiado equipos y se han canalizado cableados. Esta semana se han empezado a dotar todos los puestos de trabajo con reposa-pies. Ya se están buscando fabricantes para colocar las mesas con cantos romos, esperamos que sea pronto.



Poniente: Hace unos meses un compañero de oficinas al regresar de su descanso de semanal observo la rotura de su ventana y destrozo de techos falsos y demás partes de la sala, por la acción del fuerte viento que hizo. Todo ello desencadeno una situación de pánico en la oficina al ver polvo y techos rotos los cuales dieron indicios a pensar que eran fibras de amianto. Se personaron en el despacho el técnico S. Martínez y el delegado de prevención D. Parejo, se decidió hacer mediciones de amianto a sabiendas de la No existencia de ese material en el despacho para dar más tranquilidad al trabajador. Ya se han obtenido los resultados de las pruebas de amianto dando negativas, se entregara el informe a la dirección de poniente como al trabajador.

Des asignación en el sistema SAE: Después de varios comités quejándonos del desamparo que tiene el conductor cuando pasa a retiro por su des asignación de forma automática por el SAE, hoy la RD nos avanza que con seguridad ese problema se solucionara en cuestión de meses, se des asignara al conductor de su linea, pero no la comunicación de sala-conductor y conductor -sala, esta segunda sera mediante la seta.



La electricidad Mata: Como todos sabemos, tenemos autobuses híbridos en la empresa de todo tipo de marcas, pues bien los Volvo de las series 35XX Y 50XX que están en las cocheras de Poniente y Horta, ya empiezan a quedarse fuera de garantía y pasan a ser reparados por los mecánicos.

Hace unas semanas, Volvo realizó un curso en nuestras instalaciones y según el formador, entre otros procedimientos de trabajo, para realizar mantenimientos con seguridad, las instalaciones eléctricas de alta tensión que se encuentren a unos 50 cm dentro de la zona de

actuación de trabajo, estas tienen que estar libres de tensión, para esto se tiene que hacer el desarmado de baterías de Alta tensión (600 Voltios) y para esto estar dotados de la formación y autorización que da el curso.

Estas acciones no están inventadas, están descritas en el programa IMPACT de Volvo, que actualmente tenemos en tecnigraf.

¿Cual es el problema?

Nos consta que M.M no se tiene toda la dotación de herramientas (según IMPACT) necesarias para trabajar en el sistema de alta y que no están formados todos los trabajadores posibles a trabajar con esos buses, desconociendo los riesgos y cómo actuar en ese tipo de trabajos.

Este colectivo tiene el curso básico de Retrofit y todos saben que los cables de color naranja son alta tensión, pero eso es insuficiente.

Como ejemplos de trabajos pesados que ya se están realizando son

-Bajar motores

-Sustitución de embragues de C.V

- Otros de más frecuencia como verificar el nivel de aceite del compresor generador de Aire , este compresor es eléctrico alimentado a 600 voltios, para verificar su nivel de aceite (según Volvo) este tienen que estar sin tensión y para esto hay que desarmar las baterías, seguimos diciendo que no todos los mecánicos lo realizan así y es por falta de conocimientos y formación, la cual esta obligada la empresa a darla.

Tenemos que hacer una reflexión **es inadmisibile** que tropecemos otra vez en la misma piedra, que es la falta de formación en tiempo y forma necesaria, además con el peligro y riesgo que esto puede generar, primero fue el Gas Natural y ahora los buses Híbridos Volvo, Man, etc

Vamos mal y tarde.

Explicado en el comité, la siguiente vez que esto suceda lo expresaremos formulando una denuncia.