

04-05-2020

Comunicado

2020-5

REUNIÓN SEGUIMIENTO COVID-19

Una vez celebrada la reunión de seguimiento del covid-19 prevista para hoy miércoles 29 de abril, os hacemos llegar las respuestas que hemos obtenido de la empresa a los puntos que les hemos planteado;

< Que se haga un reparto equitativo de los días de trabajo, de descanso y a disposición, entre todo el personal de conducción disponible y en servicio.

>Esta petición llevamos varias semanas reivindicándola, vimos con buenos ojos la iniciativa de la empresa de instaurar unas nuevas rotaciones de trabajo-descansos de 5-5 y 7-7 en producción y mantenimiento pues nos aseguraron de que lo hacían para proteger a los trabajadores, creando varios grupos de trabajadores que estuvieran varios días confinados en sus casas protegidos, mientras otros trabajaban.

Esta situación cambió, y la empresa decidió volver a aplicar solo a los maquinistas la rotación de nuestros cuadros anuales, manteniendo la anterior rotación al resto de trabajadores, con el único argumento de que debido a las bajas y confinamientos les era imposible mantenerlas en conducción.

Este argumento además de pobre es ofensivo, ya que estamos viendo semana tras semana la cantidad de maquinistas y personal habilitado a la conducción que se queda a disposición y de descanso en casa. Además, la empresa no quiere hacer trabajar más de lo indispensable para cubrir las bajas, al personal contratado por debajo del 100%, lo que evidencia que hay una clara connotación económica en su actuación y criterios, que choca claramente con el espíritu inicial de protección de los trabajadores, que nos han querido vender en un principio.

Como os podéis imaginar no hay una intención sincera de cambiar esto, la empresa de cara a la galería nos dice que lo están haciendo bien, pero muchos de vosotros estáis comprobando semana a semana que las cosas no son así.

< Que se creen nuevos turnos de trabajo para maquinistas con los mismos tiempos de jornada, reparto equitativo de los tiempos de trabajo, de descanso y procurando siempre utilizar la misma UT durante todo el turno de trabajo, en el Estado de Alarma por pandemia en el que nos encontramos no sirven los turnos actuales de servicio 200-300 y 500 al no haberse creado estos para prestar un servicio comercial en situaciones de pandemias donde las necesidades de prevención de los maquinistas difieren mucho de las normales.

>Esta petición la llevamos haciendo reiteradamente desde que la empresa decidió modificar los cuadros anuales de los maquinistas, por decisión propia, para adaptarlos a las nuevas necesidades del servicio reducido, y siempre hemos

recibido la negativa a la creación específica de turnos para aplicar durante el estado de alarma con los criterios que hemos planteado, que han sido siempre con la intención de que todos los maquinistas trabajemos por igual, estemos expuestos a los riesgos por igual, y trabajemos y descansemos por igual, además de poder reducir o evitar que realicemos varios cambios de material durante nuestra jornada de trabajo.

Y el motivo que nos ha llevado a ello es la desorganización que ha habido desde un principio, y que sigue habiendo actualmente, con el reparto del trabajo en Producción.

La empresa nos asegura que con la plantilla actual de maquinistas y personal habilitado les es imposible atender nuestra petición, pero nosotros decimos que mas bien hay una dejadez en el trabajo y en la atención de las peticiones de la RDT.

< Que en cumplimiento del artículo 58è del vigente Convenio de Líneas Metropolitanas, premios faltas y sanciones, se abone con carácter retroactivo una compensación laudatoria a todos aquellos trabajadores que estén obligados a trabajar en primera línea, expuestos al riesgo de contagio mientras dure la situación excepcional de pandemia por el Covid-19.

>A esta pregunta todavía no nos han dado respuesta, por lo que estamos a la espera del pronunciamiento de la empresa.

< La realización de pruebas PCR a todos los trabajadores de primera línea en activo, y control de temperatura corporal a diario antes del inicio de los turnos, (esto no se está cumpliendo en todos los puestos de trabajo de riesgo).

>La empresa nos dice que, aunque haya empresas privadas que estan anunciado que realizarán las pruebas de PCR a todos los trabajadores de sus plantillas, esto no es lo recomendado ni por la OMS ni por el estado, y que hay restricciones sobre como usar estas pruebas por parte del estado, además de una norma establecida por este de preferencias para el personal sanitario. Nos indican que la normativa actual prohíbe realizar estas pruebas a personas asintomáticas.

Nos comunican que solo harán estas pruebas con test de PCR a los trabajadores que hayan sido positivos, personas que hayan mantenido contacto con afectados por el virus o probables positivos, siempre antes de reincorporarse a sus puestos de trabajo. También han enviado una carta al PROCICAT solicitándoles un criterio unificado por la normativa actual para aplicarlo en FGC.

< Que se desinfecten las cabinas de conducción antes de realizar un cambio de maquinista durante un mismo turno, y antes del inicio de estos, principalmente debe hacerse en las residencias de ME y MA, además de en PE y PC, (esto no se está cumpliendo).

< Nos informan que solo es de obligación empresarial la desinfección de los centros y puestos de trabajo cuando haya habido un trabajador con síntomas o con un positivo de coronavirus, en los demás casos solo se recomienda limpiar las zonas del puesto de trabajo donde se supone que ha estado en contacto el trabajador.

Hemos vuelto a insistir en que esta limpieza del puesto de trabajo solo se realiza en PE y PC durante el turno, pero hay muchos otros centros de trabajo como BO, ME, MC, MA, etc. donde los maquinistas hacemos relevos en ruta y no se limpian nuestros puestos de trabajo, básicamente porque, aunque tengamos los productos para hacerlo, simplemente no disponemos de tiempo material para poder proceder como deberíamos. A esto nos informan que lo tratarán con la Operadora para que se procure dotar de unos minutos a estos trenes afectados y que se pueda proceder sin problemas a la limpieza de las cabinas.

< Reposición continua de hidrogeles en las estaciones con zonas de descanso de los maquinistas, además de las toallas y productos desinfectantes de las cabinas de conducción, (estamos observando que cuando se terminan algunos de estos productos se tarda mucho en reponerlos, y también algunos de los geles hidroalcohólicos están caducados, como en los de la estación de ME).

>A esta cuestión nos dicen que siempre que hagamos nosotros una vigilancia de los productos, e informemos a Producción de cuando falte algo, se procederá a la reposición de los productos de inmediato siempre que dispongan de productos en stock, y que actualmente no tienen problemas en los suministros.

En referencia a la observación de envases de hidrogeles en las estaciones con las fechas caducadas, nos informan que probablemente sea debido a que los dosificadores no se suelen reponer, en la mayoría de los casos se repone el producto rellenando los dosificadores con una garrafa, por lo que no ven posible que la fecha de caducidad del envase del dosificador corresponda con la del producto en sí.

< Que se aíslen las cabinas de conducción con el departamento de pasaje, en cuanto a entradas de aire ya sea por circulación natural a través de rejillas de ventilación y franquicias de las puertas de pasaje-cabina, así como del sistema de AA pasaje-cabina.

<Tras un discutido debate sobre este asunto se reiteran en que la empresa no ve riesgo de entrada de partículas en las cabinas a través de los AA (por disponer de filtros) ni de las rejillas y franquicias de las puertas.

Hemos insistido en que lo vuelvan a valorar y hagan las comprobaciones pertinentes pues hay algunas puertas que tienen franquicias exageradas que superan los 6-8 mm, matizando también en que se ha aumentado la distancia de seguridad a 2 metros lo que nos lleva a estar aún más expuestos al riesgo, debido también a las corrientes de aire que tenemos entre el pasaje y las cabinas de conducción, nos han comunicado que lo volverán a valorar.

< Que se confine automáticamente por prevención desde el servicio médico de FGC, a todos los trabajadores que hayan estado en contacto con un trabajador o trabajadora que haya mostrado síntomas asociables a los del covid-19, (esto no se está cumpliendo como hemos podido comprobar en el último caso ocurrido en LA).

>Sobre este caso en concreto, ocurrido el pasado 14 de abril en la línea LA, nos informan que se ha actuado siempre siguiendo con los protocolos establecidos para estos casos, desde Producción se realizó un seguimiento de todos los

trabajadores que podían verse afectados y se les llamó a todos para preguntarles por los aspectos básicos de este, si mantuvieron en todo momento las distancias de seguridad (2 metros), y el tiempo de exposición (inferior de 15 minutos).

El resultado de esta investigación llevó al confinamiento por prevención de 4 trabajadores, a los que se consideró que podrían haber estado expuestos al contagio, al resto de trabajadores investigados, se les desestimó por considerarse que no habían cumplido con los parámetros mínimos establecidos. Nos indican también que el servicio médico está siempre a disposición de los trabajadores que consideren que no hayan sido tratados correctamente en estos casos.

< Que se cree un Protocolo de utilización de los AA y ventilación de las UTs que cumpla con las recomendaciones de la OMS y de los expertos en pandemias, que aconsejan desconectar los aparatos de recirculación de aire en el transporte público.

>Ante esta petición, nos dicen que a fecha de hoy no hay recomendaciones al respecto, que lo que si se hace es reponer los filtros de los AA con mas frecuencia para cumplir con la normativa, pero que no consideran hacer ninguna actuación más allá de las que se están llevando a cabo por mantenimiento y la Operadora (ventilación del departamento de viajeros accionando la obertura de todas las puertas en todas las estaciones, por parte de los maquinistas).

< Que se cree un plan de formación de urgencia para la habilitación de personal de conducción, que cumpla con todas las garantías y medidas de Seguridad y Salud, para poder afrontar con solvencia y sin perjuicio para el actual personal de conducción, la nueva realidad a la que nos enfrentamos, enfocado a poder prestar un servicio público seguro en el que deberemos ofrecer a la sociedad más oferta para poder cumplir con las medidas recomendadas por la OMS de distanciamiento social, tal como ha dictado el mando único del Estado a través del Ministerio de Fomento.

>Sobre esta petición nos comunican que ya están trabajando en la formación a distancia en todas las áreas, que se respetarán siempre todas las medidas y recomendaciones actuales al respecto en materia de prevención.

Nos informan también que la empresa está trabajando en un plan de retorno que es donde se debe valorar y contemplar las necesidades de personal cuando este se produzca, y donde la Operadora tiene la voz para pedir la adaptación del personal de conducción actual a la nueva realidad del servicio que deberemos ofrecer, pero que aún no lo sabemos, recordándonos también que este lo deberá marcar la autoridad competente.

Ante esta respuesta nos hemos visto en la obligación de recordarles que las medidas actuales de distanciamiento nos obligan a dar un mayor servicio con mas frecuencia de trenes, que muy probablemente deberán ser superiores a las que ofrecemos en un servicio normal 000-100, y que debido al gran número de bajas médicas ni los trabajadores ni la empresa lo podrá asumir con la plantilla actual, por lo que les hemos instado a que se pongan a trabajar ya en ello.

< Que se cree un plan para la vigilancia y control del flujo de pasaje por las estaciones y andenes, así como para el control del cumplimiento de las distancias de Seguridad entre el

pasaje dentro de los trenes.

>La respuesta que nos han dado a esta petición dista mucho de la esperada, básicamente se han inhibido de la responsabilidad empresarial sobre el cumplimiento o no de las normas de distanciamiento por parte de los viajeros, tanto en andenes como en los trenes.

Nuestra contestación a este planteamiento ha sido de desacuerdo, manifestando que la que debe velar por que se cumpla con las recomendaciones de la OMS en nuestras instalaciones debe ser la empresa en primer lugar, porque el cumplimiento o no de estas normas está directamente relacionado con la seguridad de los trabajadores, pues nunca podremos mantener las distancias de seguridad con el pasaje si nos encontramos los andenes y trenes llenos de viajeros como nos ocurrió los primeros días del estado de alarma, donde las distancias de seguridad marcadas solo eran de 1 metro, cabe recordar que actualmente es de 2 metros.

< Se ha planteado por parte de la RDT que se dote a todas las cabinas de las UTs de una mascarilla de reserva del modelo FFP2 para poder utilizarla por los maquinistas en caso de evacuación u otras necesidades en caso de haber viajeros susceptibles de estar contagiados, ya que la empresa solo las ha dejado en disposición en las estaciones, tal como se recoge en el anexo de comunicación Co2020038-07.

>La respuesta de la empresa es que lo valoraran y si así lo consideran procederán a dotar de ellas todas las cabinas de conducción.

Os adjuntamos también los datos que nos ha aportado la empresa a fecha de hoy sobre el seguimiento del personal de FGC afectado por el covid-19;

- Casos de positivos confirmados con pruebas PCR **7**.
- Personal confinado por orden del CAP Salud **15**.
- Personal confinado por orden del Servicio médico de FGC **10**.
- Casos de posibles positivos **18**.
- Personal de riesgo confinado por el servicio médico de la empresa a partir de 60 años **47**.
- Personal con patologías de riesgo confinado por el servicio médico de la empresa o con baja de la SS **68**.
- Personal de baja por otros motivos no relacionados con el covid-19, **79**.