



## LA CONGELACIÓN DEL SISTEMA Y DE LOS CEREBROS

Después de que se anulara la reunión que la Dirección había montado a través del Comité de Prevención y Salud Laboral hace una semana para informar de la incidencia que ocurrió en las líneas automáticas, y tras exigir que se convocara como Comité de Empresa en modo y tiempo adecuado, los responsables (no todos) de los departamentos afectados procedieron a dar su versión de qué había pasado, por qué había pasado y cómo según ellos, se podía minimizar la posibilidad de que volviera a ocurrir. Lo que no explicaron en ningún momento **es de quien es la responsabilidad, ni a quién hay que señalar, ni si van a pedir explicaciones, expedientar o sancionar a los responsables del caos.** Como dice nuestro Presidente Rajoy “eso ya tal..”.

Al parecer, el sistema estaría preparado para que, en caso de fallar, llevar los trenes hasta las estaciones y desembarcar el pasaje. Según comentó la Dirección, **“el sistema no llegó a fallar. Se quedó congelado”** (y eso que estamos ya casi en verano), y al no saber que el sistema estaba en “error”, no se activó la secuencia que lleva los trenes a las estaciones más cercanas. **Bueno vale de acuerdo.** Además, la imagen que aparecía en los telemandos, no se correspondía con la realidad, y cuando se tuvo constancia del problema, se enviaron TOLA's a auxiliar al pasaje a lugares donde en realidad no había tren. **Bueno vale de acuerdo. Pero parece ser que, con la concentración de cabezas pensantes y de materia gris que tenemos en nuestra Dirección, a nadie se le ocurrió usar la moviola que graba los movimientos de los trenes para saber donde se encontraban, DE RISA.** Por otro lado a Siemens, que es la empresa responsable de toda la tecnología de la L9 que ha fallado de forma tan vergonzante la mandamos al rincón de pensar pero no se le pide penalizaciones, no vayan a enfadarse. **Si el error lo hubiese cometido algún trabajador de Metro, todos sabemos que consecuencias hubiese tenido: expediente y sanción ejemplar.**

Pero ¿Y las comunicaciones con el pasaje? Esto no hay por dónde cogerlo y ha sido un despropósito y una vergüenza para Metro que tardará mucho en olvidarse. Los que trabajáis con trenes de la serie 9000, sabéis que la línea de comunicación TREN-CCM tiene un orden de prioridades. Y la más alta prioridad es la comunicación Interfono-CCM si no se contesta desde cabina, como pasa en L9 y L10. Está por encima incluso de la comunicación por radioteléfono. Y por descontado, por encima de la megafonía. Por lo que al usar la gente los interfonos para saber que estaba pasando, cualquier mensaje que se quisiera transmitir al tren, se perdía. Y como Murphy es compañero de Metro (el de “si algo susceptible de empeorar, empeorará”) **las llamadas de los pasajeros están configuradas para ir directamente a ¡¡¡SEGURIDAD!!!.** Ya podían darse mensajes a los trenes e intentar hablar con el pasaje. **Las llamadas, intervenciones y procedimientos estaban siendo gestionados por trabajadores, muchos de ellos, ajenos a Metro que no tienen ni idea de procedimientos de actuación, ni cómo actuar en determinadas situaciones, y con una descoordinación total con el CCM.** Y como siempre cuando pides explicaciones al Departamento de Seguridad la respuesta es no sabe/no contesta o se ausenta por “compromisos más importantes”. 137 llamadas fueron atendidas y nadie explica COMO se atendieron. Pero la respuesta está en Youtube y está claro que fue **el caos y el descontrol.**

Después de todo esto, como no puede ser de otra manera, desde el Comité **hemos exigido que toda comunicación del pasaje vía interfono, SEA ATENDIDA POR PERSONAL DE METRO,** dotando del personal



necesario para que se dé respuesta en la estación y en el tren, **y siempre desde la coordinación del CCM**, dejando trabajar a los que realmente saben dar respuesta a incidencias de este tipo.

Los problemas de Organización se arreglan como siempre con el esfuerzo de los de abajo ya que ponen lo que hay que poner para estar a la altura que las circunstancias exigen: TOLA's desalojando y cerrando estaciones para luego ir por el túnel a toda carrera buscando al pasaje sin saber dónde ir; AAC's que no son considerados aptos para trabajar en Líneas automáticas colaborando en la medida que pueden y les dejan; OLA's devanándose los sesos para solucionar la incidencia; personal de talleres saliendo por voluntad propia a buscar unos trenes e intentar ayudar en la incidencia, Operadores de Emergencia intentando ayudar a pesar de que algunos se lo ponen difícil ... **A todos ellos ENHORABUENA por hacer más de lo que algunos se merecen, y todo ellos sepan que desde el Comité se ha pedido de forma unánime que seáis gratificados, aunque sea con el dinero que debería descontarse de la PRIMA DE OBEJTIVOS de muchos Directores y Responsables que, como es habitual, no han estado a la altura de las circunstancias.**



METRO

