



INFORMACIÓ COMITÉ SEGURETAT I BFPs

València, 23 de juliol de 2017.

Volíem informar-vos dels temes tractats al Comitè però no podem, perquè la direcció ens tirà de la reunió, adduint que la secció sindical no està ben constituïda. Curiós que el diputat de COMPROMÍS, el del canvi i la transparència, tenint la notificació de constitució des del mes de maig, no conteste res i ens tire de la reunió. Bo, ell no va ser, ja que es TRANSPARENT, volem dir que ningú el veu per el Consorci, va menys que l'expresident de la federació de natació, Sr. Tirado (molt mediàtic últimament). Pot ser que siga eixa la transparència que predicaven perquè de l'atra ningú la veu.

L'executor va ser el director de recursos humans, **PP** Ramón Bellver, exconcejal del PP, cap de RRHH en l'alcaldesa del PP de Dénia, Ana Kringe (famosa zaplanista de la dreta del PP), i també assessor del Conseller Serafín Castellano en el moment més gloriós de l'il·lustre personatge (pel que estan jutjant-lo ara) i nomenat a dit pel nostre diputat, seguint la tradició de l'època del PPSOE. En eixe currículum no podíem esperar en matèria de personal més que el que estem veient: MAS DE LO MISMO (com dia Felipe Gonzalez).

Aixina que no podent informar-vos si que comentarem les notes dels BFPs que han enviat els companys de l'expresident de la federació de natació.

En la nota del Comitè diuen que “Curiosamente se solicita, en el pliego, que tenga 320 CV, esta potencia ya se solicito para los anteriores BFPs y se modificó a petición de UGT. La fuerza del motor se mide por la relación del par motor y no por los caballos, que nos da la velocidad, curiosamente, solo se puede presentar Iveco Magirus. La dirección ha aceptado bajar a 280 CV, para que puedan ofertar vehículos otras empresas”.

Això no es cert, en els plegs anteriors venia una relació pes/potència per als vehicles, en l'elaboració, nosaltres (Intersindical), proposarem es posara directament la potència per fer-los més fàcil d'entendre i acordarem 320 cv. per a que no entraren els Atego de Mercedes que no van cara l'aire, ells no digueren res en contra. En la redacció dels plegs, algun administratiu copia el mateix cavallatge per als BFP i ningú es donarem compte i quan arribaren les ofertes sols complia el de Magirus, perquè la resta eren sobre xasis Renault de 290 CV. Novament forem nosaltres els que proposarem no descartar-los perquè el motor Renault tenia millors prestacions per a conducció forestal que el Iveco i eren irrellevants els 30 CV de diferencia. Es va acceptar, però en el moment de la selecció s'optà per el Magirus bàsicament per tres motius. Te la cabina molt mes amplia (com demanava Montalt), te més aigua (600 litres) i te canvi automàtic hidràulic en retardador (que segons Montalt no pujaria per les rampes). Per eixe motiu triarem els Magirus, però la proposta nostra fou comprar 4 Magirus i 2 Renault i aixina provar els dos. La direcció no ho acceptà. Ells, com no volien canvi automàtic, estan a la contra des de eixe moment.

Cert es que falten alguns certificats, que deuriem estar i que tenen que presentar en la propera setmana, però totes les proves de seguretat estan superades i moltes coses apareixen en l'apartat d'observacions, en un informe que te més de 100 pàgines. Anem a repassar els incompliments que diuen els Srs. Montalt i Murcia.

1.- La instalación de los ERAs frente a los asientos traseros de la dotación produce incumplimientos de la norma al invadir el espacio (300 mm) reservado a los ocupantes y su acomodación, especialmente de los asientos centrales, así como su no integración en el respaldo del asiento.

Esta es molt bona. El disseny original de la cabina duia els ERA en el respaldo, com diu la norma, però el Sr. Montalt va proposar que es llevaren de darrere, per facilitar l'accés a la cabina al bomber i anar més còmodes en cas de desplaçaments llargs, tots recolzarem la seua idea. Com no volíem perdre la seguretat dels ERA en cabina, Magirus proposà posar-los en un suport central que disposa en opció, però novament el Sr. Montalt va dir que al quedar els equips molt alts es tapava la visibilitat dels seients de darrere, novament tots recolzarem la proposta i Magirus decidí baixar els suports per a complir les nostres demandes. Ara, si eres alt, queda poc de lloc als seients centrals i per això no volen els camions. De tota manera el senyor Montalt no va proposar cap solució per a arreglar lo que ell havia demanat, quan la solució per a complir la norma es fàcil, o pujar els suports o posar els ERA fora de la cabina i problema solucionat, però ¿algú vol eixes solucions? I ¿això es causa per a parar la posada en marxa dels camions?

2.- No se ha verificado por INSIA la protección de la dotación de personal frente a la suelta accidental de equipos fijos en cabina.

No sabiem que volia dir, com ells diuen, anaven a fer la consulta al INSIA.

3.- Se hace constar que es necesario activar el freno auxiliar de estacionamiento en el eje delantero para asegurar la detención del vehículo en pendiente tanto en el ascenso como en el descenso. El vehículo no se detiene con el freno de estacionamiento principal en la pendiente que marca la normativa.

Se le ha preguntado hoy al responsable de Iveco- Magirus, sobre este punto y nos ha respondido: “No lo sé, no lo entiendo, ya lo preguntaré...” ¿Qué os parece?

Anem a vore, a mi em passava igual, no entenia que volia dir això, perquè està mal redactat, no existix “freno auxiliar de estacionamiento en el eje delantero” ni “freno de estacionamiento principal”, el camió sols porta un fre d'estacionament que actua sobre les 4 rodes, com marca el pleg. El dilluns preguntaran i ho tindrem clar. De tota manera el cap de taller va comprovar com funcionava i te unes vàlvules que permetien vore lo ací escrit, només calia ficar el cap entre la roda i el xasis i vore-ho, jo ho vaig fer i el Sr. Montalt no, ell sabrà perquè. La prova ascensional la va passar perfectament i ho podeu vore en el vídeo del Consorci, en 10º més del que marca la norma. ¿Parem els camions per això?

4.- El vehículo no dispone de acoplamiento trasero para el remolcado en caso de avería.

Cert, no estava en el pleg però si en la norma, estan demanats i quan vinguen els muntaran. ¿Parem els camions per això?

5.- No se indica la fuerza vertical máxima del gancho de remolque ni la carga vertical

Cert, falta la placa indicadora. De tota manera estan desmuntats perquè el certificat d'homologació no era el que tocava i estant tramitant-los. ¿Parem els camions per això?

6.- No se ha incluido información en el manual de instrucciones sobre almacenaje, nota informativa, dispositivos y distancias de seguridad, emisión de vibraciones, riesgos particulares, cofres bien cerrados, equipos que se deben instalar utilizando dispositivos de seguridad, procedimiento para evitar daños en tuberías, distribución de la carga y criterios de rechazo de piezas de repuesto.

Cert, ningú sabíem que hi havia que fer per a solucionar-ho, ho preguntaran i ens diran. ¿Parem els camions per això?

7.- No se ha podido verificar si existe un tratamiento interior anticorrosión en las superficies huecas.

Cert, com que ací no ens cabia el cap a ningú per a comprovar-ho, tenen que presentar un certificat. ¿Parem els camions per això?

8.- No se ha verificado la autonomía del vehículo, que según norma debe superar los 300 Km o las 4 horas de funcionamiento de bomba. Este aspecto fue mejorado en la oferta hasta 400 Km o 5 horas.

Cert, però no sabem tampoc perquè, lo que si sabem es que augmentaren la capacitat del dipòsit de 140 a 180 l., a proposta de la part social i que si el consum dels vehicles nous ve a ser de 30 l. %, lo normal es que supere no ja la norma, sinó els 400 Km.. A partir del dilluns ho podrem comprovar directament. ¿Parem els camions per això?

9.- No se ha verificado si las instalaciones eléctricas son conformes con la norma IEC. Intumescencia del cableado eléctrico, tal y como se pide en el pliego de condiciones, con el correspondiente certificado.

10.- No se ha verificado si los sistemas de mando presentan un nivel de prestaciones definido de acuerdo con los principios de la norma EN ISO 13849-1.

12.- No se ha evaluado la entrega de documentos: prueba de la inspección de preentrega y certificación de cumplimiento de la norma 1846.

Cert, falta el certificat. ¿Parem els camions per això?

11.- Existe contacto entre la estructura de protección ante el vuelco (ROPS) y el antiempotramiento (FUPS) en el franqueo diagonal.

Cert, passà la prova en eixes observacions, en tres camions ja ho han corregit, el divendres faltaven tres. ¿Parem els camions per això?

Por otro lado tampoco estamos de acuerdo con la formación que se quiere impartir sobre los BFPs y que el jefe de Apoyo Logística nos envió el pasado miércoles día 20, por considerarla insuficiente, por su premura y porque hay personal operativo de vacaciones.

Cert, es fa en premura per que volem els camions ja, i quant a la suficiència hem passat de 5 a 8 hores el curs, incloent una part de conducció, que mai s'havia fet i demanarem nosaltres. Pepe Rodilla va dir que en França el curs es de 40 hores i avaluat, em sembla un objectiu interessant, però en qualsevol cas ni Montalt ni Murcia han plantejat cap alternativa, ni el dia de la entrega ni en la nota informativa.

En definitiva, estem sense camions forestals en moltes zones i estos senyors volen que esperem a que passe l'estiu sense vehicles, afortunadament el gerent va decidir fer una acceptació condicionada dels vehicles i posar-los en marxa ja, decisió que ens sembla la millor per als bombers i la ciutadania.

Ximo

Ximo Cunyà i Alcover.
SINDICAT VALENCIÀ REPUBLICÀ.