

Santiago: Sindicato del Metro dice que automatización del sistema afecta al trabajo «más precarizado»

El Ciudadano · 2 de noviembre de 2017

Trabajadores manifestaron su preocupación por este proceso, el cual se ha implementado no sólo en los trenes, sino también en los servicios que se entregan, donde se afectaría a los funcionarios subcontratados, específicamente a los cajeros y cajeras, y al personal de andén.



Eric Campos, presidente del Sindicato de Trabajadores de Metro, dijo este jueves que si bien comparten la alegría de los usuarios por la puesta en funcionamiento de la Línea 6 del Metro de Santiago, también existe preocupación entre los funcionarios por los cambios en el mundo del trabajo que trae consigo la implementación de esta nueva línea.

En declaraciones realizadas a la radio de la Universidad de Chile, Campos explicó que hay especial inquietud entre los trabajadores por la automatización de gran parte de las funciones del tren, como por ejemplo, la conducción de los ferrocarriles, así como la carga de las tarjetas Bip, situación que representa un desafío frente a los más de 150 puestos de trabajo que no fueron creados producto de la aplicación de estas nuevas tecnologías.

“Una manera de abordar la automatización es con diálogo social, con participación del sindicato, y acá lo que se hizo fue desoír a las organizaciones sindicales el 2009, cuando se anunció que eran trenes sin conductor, nosotros eso lo miramos de manera crítica, pero también creemos al mismo tiempo, que tenemos el desafío de plantear soluciones para ese fenómeno porque claramente no vamos a detener el proceso de automatización”, expresó el dirigente a la emisora.

Campos añadió que esta automatización de las nuevas líneas puede traer ciertos beneficios para los trabajadores, como por ejemplo, la reducción de las jornadas de trabajo, tal como sucedió en ciudades como Sao Paulo o Buenos Aires, donde se reconoce que los trabajadores “per sé tienen una carga laboral específica”, por lo que se abren las puertas para regular de otra manera el trabajo.

Asimismo, según el dirigente, la automatización completa del servicio de Metro sólo puede ser implementada en las nuevas líneas que se abran de aquí al futuro, aunque de todas maneras hay ciertas funciones que sí se pueden reemplazar en las líneas más antiguas, las que coinciden con las labores del personal tercerizado.

“La información que nosotros tenemos es que por razones de diseño de las propias líneas, se haría muy complicado automatizar donde hoy día no está automatizado. Ahora, nosotros vemos con temor procesos pilotos como el de la estación Cerro Blanco, donde, en este caso, la boletería fue remplazada por máquinas. Nosotros vemos con preocupación que el proceso de automatización no es sólo en los trenes sino también en los servicios que se entregan, y allí se afecta, principalmente, el trabajo más precarizado que es el subcontrato, específicamente a los cajeros y cajeras, y al personal de andén, que por motivo de la creación de estas puertas anti-suicidio, ya no va a ser necesario que estén los andenes”, agregó Campos.

Por su parte, la ministra de Transportes, Paola Tapia, ha realizado -hasta el momento- un positivo balance de estas primeras horas de funcionamiento de la nueva línea, sin embargo, reconoce que conforme pasen los días, habrá que ver cómo se desenvuelve el nuevo servicio en los horarios punta, y en la afluencia en estaciones importantes como el Estadio Nacional para los grandes eventos.

Fuente: [El Ciudadano](#)