



**COL·LECTIU AUTÒNOM DE TREBALLADORS
MOSSOS D'ESQUADRA**

C/ Cristóbal de Moura, 105-111, 2n 4a 08019 BARCELONA
Tel. 934 850 350 Fax 933 094 480
e-mail: cat@elsindi.cat web: www.elsindi.cat

Generalitat de Catalunya
Servei d'Ocupació de Catalunya

Número: 0562E/25858/2011
Data: 11/03/2011 13:07:08

Registre d'entrada

Sra. Anna Maria PINTÓ i PIERA
Subdirectora General de Recursos
Direcció General de la Policia

ASSUMPTE: Mala gestió del Departament en la despesa dels Seat EXEO de Trànsit.

Benvolguda Subdirectora,

Hores d'ara encara esperem les respostes a la demanda de motivació del que considerem una mala gestió del parc mòbil de Trànsit, especialment en els vehicles SEAT EXEO de trànsit, demanda feta en escrit adreçat a vostè en data 4 de febrer de 2011.

Després d'esperar, més d'un mes, les seves explicacions que puguin motivar el desplaçament de tots aquest vehicles d'arreu de Catalunya a un taller de Barcelona en comptes de reparar-los en tallers oficials de la mateixa localitat de les comissaries, el SindiCAT ha efectuat un càlcul aproximat del cost d'aquesta gestió. El seu silenci comporta un augment de les sospites en l'assignació d'un taller de Barcelona per efectuar el canvi del kit d'amortidors del darrera dels vehicles SEAT EXEO.

CÀLCUL:

Total de vehicles EXEO localitzats a les destinacions de Trànsit d'arreu de Catalunya:..... **74 unitats**
Total de km realitzats:..... **14.420 km**

Total d'euros en peatges d'autopistes:..... **840 euros**
Cos en euros dels mossos per portar els vehicles..... **11.250 euros**
Cos en euros per la benzina en el trasllat..... **1.674 euros**

TOTALS EN EUROS..... 13.764 euros

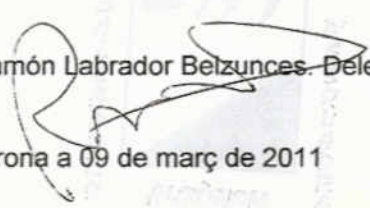
Hores dels moss@s invertides en el desplaçament i en l'espera per la reparació..... **1.268 hores**

TOTAL DE TORNS (de 8 hores) PERDUTS EN LA FUNCIÓ POLICIAL158,5 torns de treballs

Tal i com ja li vàrem dir en l'escrit del dia 4 de febrer, en moments de retallades pressupostàries i salaries aquest tipus de gestions són difícils d'entendre i provoquen en el col·lectiu sospites. Per aquest motiu, **des del CAT li tornem a demanar una convincent explicació del per què d'aquesta sospitosa assignació del taller de Barcelona, amb la despesa injustificada**, quan es poden portar a un taller oficial de la localitat de cada comissaria.

També seguim a l'espera de què doni solució a la pífia del model d'impresora instal·lada en els vehicles sense funcionar i amb l'ordre, per part dels comandaments, amb motius desconeguts, de no treure-les dels vehicles.

Atentament,


Ramon Labrador Belzunces. Delegat de CAT-ME, secció de Trànsit-CAT

Girona a 09 de març de 2011



**COL·LECTIU AUTÒNOM DE TREBALLADORS
MOSSOS D'ESQUADRA**

C/ Cristóbal de Moura, 105-111, 2n 4a 08019 BARCELONA
Tel. 934 850 350 Fax 933 094 480
e-mail: cat@elsindi.cat web: www.elsindi.cat

Generalitat de Catalunya
Servei d'Ocupació de Catalunya

Número: 0562E/21246/2011
Data: 25/02/2011 13:44:39

Registre d'entrada

SRA. ANNA PINTÓ I PIERA
SUBDIRECTORA GENERAL DE RECURSOS HUMANS
DIRECCIÓ GENERAL DE LA POLICIA

Assumpte: INCIDÈNCIES EN ELS VEHICLES SEAT EXEO

El present és per posar en el seu coneixent una sèrie d'incidències que s'han detectat arrel de les modificacions realitzades en els vehicles de trànsit Seat EXEO, concretament en els amortidors posteriors. Aquestes incidències que poden comportar un risc per la seguretat dels usuaris de la via i alhora dels mossos de trànsit, han estat recollides i informades per varis agents de l'especialitat que veuen compromesa la seguretat a l'hora de conduir aquests vehicles.

PROS:

- **Millora de la distància lliure al terra:** el vehicle ja no toca al terra, si més no, amb tanta facilitat, al baixar les voreres i, en d'altres situacions habituals en les que s'han de salvar desnivells.
- Menor compromís de l'estabilitat del vehicle en relació al balanceig de la carrosseria i de les inèrcies produïdes en la part posterior del vehicle (només en referència a l'eix posterior).

CONTRES:

- Deficiència a l'enllumenat d'encreuament i de carretera:

El vehicle ha estat considerablement elevat de la part posterior, mantenint-se l'altura de l'eix davanter, en conseqüència, aquesta desproporció ha provocat que l'enllumenat d'encreuament i de carretera hagin vist reduïts dràsticament el seu abast (tot i posar-los en la seva màxima posició). El curt abast de l'enllumenat, sobretot el d'encreuament, provoca un greu risc.

- Greus problemes en l'estabilitat, direcció i tracció del vehicle:

Com que el vehicle és molt més rígid i sec de la suspensió posterior, provoca en contrapartida que la suspensió davantera es mostri molt més fluixa (ja de per sí excessivament fluixa), amb més recorregut i molt més dúctil... Això provoca que el vehicle sigui imprecís de direcció, que la carrosseria balancegi molt més de davant que de darrera, que el vehicle tingui molt més subviratge del "normal", que les pèrdues de tracció siguin majors i; per últim, que la seva conducció es faci molt més complicada i molt menys predictiva per qualsevol conductor.

És un vehicle que actualment transmet total desconfiança al seu conductor.

En revolts d'ampli radi a elevada velocitat (circulant en 72 o 73), la direcció sembla que "floti" i el vehicle difícilment fa la traçada que el seu conductor intenta "dibuixar".

Les pèrdues de tracció són molt acusades; tant en acceleracions fortes des de parat, com en acceleracions amb marxes curtes sortint de revolts (en aquest cas amb forts subviratges). I amb condicions meteorològiques adverses són alarmants (en trams de vies secundaries el control de tracció i estabilitat pot estar actuant de forma continuada durant quilòmetres -circulant en 72 o 73-).

La major altura lliure al terra provoca que el centre de gravetat del vehicle hagi augmentat considerablement i, en contrapartida, ja de per sí l'estabilitat es vegi reduïda.

Mai, l'amortiment posterior pot ser més "dura" que la davantera. És una cosa totalment incompatible amb la seguretat, estabilitat i direccionalitat de qualsevol vehicle. Si poder dirigir el vehicle, marcar-li per on ha de passar, és el més important per circular; s'han fet unes modificacions que van totalment en contra de la mínima, bona o òptima direccionalitat, estabilitat i tracció del vehicle.

Qualsevol enginyer, mecànic, professional de la conducció o, fins i tot, qualsevol usuari, encara que sigui de forma més desapercebuda, requereix més rigidesa en la suspensió davantera.

Si a tot això, hi sumem que el SEAT EXEO és un vehicle amb una distància entre eixos inferior al VW PASSAT (per exemple), estem sumant que ja de per sí serà un vehicle molt més "nerviós"; més àgil, però més insegur.

És per tot això que li demanem consideri aquesta informació de rellevant importància i la corrobori amb les proves o tests de conducció adients, demanant-li que es realitzi un test de fiabilitat i d'estabilitat dels vehicles EXEO, sotmesos a conducció policial de prioritat.

També li demanem consideri la possibilitat d'estar presents en les proves i que aquestes siguin explicitades en el si del Comitè de Seguretat i Salut Laboral, recordant-li que tan el sindicat CAT com jo, restem a la seva disposició per a qualsevol dubte, aclariment o informació.

Atentament,

Ramón Labrador Belzunces, Delegat del CAT-ME. Secció de Trànsit-CAT

Catalunya a 22 de febrer de 2011