

Procesos Operativos II: Tratamiento y Transporte



TEMA 8

CURSO DE CONSOLIDACIÓN DE CORREOS



❖ **Pág 783 y 784, corregir las provincias dependientes de cada CTA con la tabla de la página 842 del Documento de Referencia de Correos.**

❖ **Pág 785 siglas ID “Inyección Directa”.**

❖ **Pág 786 añadir en el punto 8.2.4. “Unidad de Admisión Masiva (UAM)”:**

Las Unidades de Admisión Masiva (UAM) se ubican en los centros de tratamiento (CTA, CLI, CAM, CTP...).

❖ **Pág 791 Compañías de “Handling”:** son compañías que prestan servicios de asistencia a aviones en tierra, es decir, es el conjunto de operaciones terrestres que permiten que un avión pueda ser cargado y descargado de pasajeros, mercancía y equipaje.

❖ **Pág 791 y 792 siglas MRD “Mail Register Device”:** Dispositivo de registro de correo.

❖ **Pág 796 siglas PMD “Puestos Manuales de Etiquetado”.**

❖ **Pág 799 antes del apartado 8.3 “Red de transporte de Correos” añadir un nuevo punto “8.2.6 Centros de Tratamiento Provincial (CTP)”:**

Centros de Tratamiento Provincial (CTP): sus funciones principales, en relación a la provincia en la que se encuentran son:

- Centro de admisión provincial.
- Tratamiento del correo manual provincial.
- UPR provincial.
- Plataforma logística provincial.

❖ **Pág 808 añadir al final de la página:**

Capacidad de las Bandejas:

Tipo A: capacidad aproximada de 400 envíos/340 envíos a efectos estadísticos. Colocar siempre los envíos levantados con el anverso mirando hacia el lado amarillo (azul claro en bandejas para correo IPC) de la bandeja y el sello en la parte superior.

Tipo B: capacidad aproximada de 100 envíos/80 envíos a efectos estadísticos. Colocar los envíos tumbados, mirando hacia la tapa del contenedor y con el sello en el lado amarillo

Tipo C: capacidad aproximada de 15 envíos.

Las bandejas disponen de una guía en la parte superior del lado amarillo para colocar la etiqueta que identifica el contenido y el destino. Cuando se colocan en el expositor, el lado amarillo de la bandeja siempre mira hacia el agente de clasificación.

Las bandejas azul oscuro y azul claro para el correo IPC cuando se colocan en el expositor, el lado azul claro de la bandeja siempre mira hacia el agente de clasificación, en este mismo lado dispone de la guía para la colocación de la etiqueta.

Tapas de Bandejas: las bandejas incluyen un cierre para tapas (amarillas), que protegen el contenido y evitan que se doblen o manchen los envíos, el uso de este elemento es exclusivamente para aquellas bandejas que se cursan vía aérea.

Tapas Bandejas A/B



Tapas Bandejas C



Para la Exportación del correo Internacional Prioritario se utiliza la Bandeja Universal:



- ❖ Pág 809 “Sacas para buzón cilíndrico” hay un error en el punto “Características”, eliminar la descripción del punto y cambiarla por:
 - Características: sacas que se introducen en el interior de los buzones cilíndricos (amarillos) para la recogida de la correspondencia ordinaria.
- ❖ Pág 810 añadir los apuntes en rojo en el segundo punto de “Expositor de bandejas”:
 - Se pueden utilizar con tres o cuatro baldas, según el tipo de bandeja a desplegar. Con 3 baldas (12 bandejas tipo A/B o 6 tipo C) o 4 baldas (16 bandejas tipo A).
- ❖ Pág 812 antes del punto 8.5 “Procesos de trabajo en las áreas de un centro de tratamiento” añadir:

Flejadora eléctrica automática: máquina eléctrica para flejar legajos o bandejas con correspondencia, con un fleje de polipropileno a fin de asegurar el contenido. Posee accionamiento manual y a pedal. Se debe colocar el paquete dentro del arco de la máquina y

accionar el mecanismo. La máquina envuelve el paquete con un fleje, lo ajusta, suelda el fleje por calor y lo corta. Utiliza fleje de polipropileno de 6-15 mm de ancho.

❖ **Pág 813 en el último párrafo de la página añadir:**

También se podría considerar que los centros se dividen en 2 grandes áreas: **Área de Producción y Área de Logística**, ya que la UPR y la UPO se integran dentro del Área de Producción.

- **Área de Logística:**

- Zona logística de entrada.
- Zona logística de salida.

- **Área de Producción:**

- Unidad de Productos Registrados (UPR).
- Unidad de Productos Ordinarios (UPO).

❖ **Pág 814 siglas:**

- **CB:** Código de Barras.
- **CAP:** Configuración Automática de Paquetería.

❖ **Pág 820 en el apartado B) “Puntos críticos” donde dice “correo de UMA” debe decir “correo de UAM (Unidad de Admisión Masiva)”.**

❖ **Pág 822 en la imagen del circuito de los envíos, donde dice “FLAT” añadir “FLAT (TOP 2000)”.**

❖ **Pág 822 al final de la página añadir:**

Las tareas de clasificación de los envíos postales se han automatizado en los últimos años. La automatización de la clasificación consta de dos tareas básicas: indexación y clasificación.

- La **indexación** es el proceso de lectura de la dirección del envío y la impresión en éste de un código de barras que servirá después para la clasificación.
- La **clasificación** se produce con la lectura de ese código de barras y la colocación automática del envío en el casillero de salida de la máquina que corresponda, según la dirección del envío.






❖ **Pág 825 añadir al principio de la página en la máquina IRV:**

La IRV es la máquina integrada de lectura y videocodificación. Dispone de un sistema OCR (reconocimiento óptico de caracteres) que lee el código postal, localidad, calle y número, independientemente de que esté escrito a mano o a máquina. Dicha información se imprime

en forma de código de barras en el anverso de la carta (indexación). El reconocimiento medio es del 90 %.

Semáforo IRV

En la cabecera de la máquina de clasificación automática IRV se encuentra un semáforo que indica su disponibilidad para el funcionamiento, con cinco colores:

- El verde indica que la máquina está funcionando. 
- El blanco indica que la máquina está parada, pero en perfecto estado. 
- El rojo indica que la máquina está averiada o atascada. 
- El azul indica que la máquina se encuentra en modo de trabajo exclusivo para el servicio técnico y sigue funcionando. 
- El naranja indica que la máquina está total o parcialmente parada por atasco. 

❖ Pág 825 añadir en dos nuevos guiones en la máquina FSM:

- Dispone de 400 casilleros o apiladores distribuidos en cinco niveles (80 clasificadores por nivel).
- El reconocimiento medio es del 99 %.

❖ Pág 830 “Sala de videocodificación”, integrar los guiones “Buzones... y Masiva” dentro del guión “Gestionar el flujo...”:

- Gestionar el flujo por prioridades:
 - Buzones y oficinas.
 - Masiva.

❖ Pág 830 al final de la página, donde dice “– FSM, normalizado automatizable.”, eliminar el guión (–) ya que se trata de un nuevo apartado.

❖ Pág 839, en el punto del final de la página donde dice “SCG y SCP envíos con CP:”, debe decir “SCG y SCP envíos con CB (Código de Barras):”

❖ Pág 843 añadir nuevo apartado “B.6.” antes del apartado “8.5.3.”:

B.6. Procesos a seguir en el Área de Clasificación Manual

- Alimentar los expositores con el tipo de bandeja que corresponda A-B-C.
- Asegurarse de que el correo a clasificar ya ha pasado por el Área de Clasificación Automática, quien decide que es automatizable o no. En caso de duda consultar al Jefe de Equipo.
- Prioridad de clasificación:
 - Correo Internacional Prioritario y rechazo IRV (origen buzón y oficinas).
 - Correo mal encaminado.
 - Correo nacido (por fechas de admisión tanto de básica como de publicorreo).

- Correo devuelto.
- Seleccionar el Programa en la EGE e imprimir todas las etiquetas, colocándolas en las bandejas según el esquema establecido en el Portamapas. Mantener siempre actualizados los documentos de los Portamapas para evitar errores.
- Para todos los formatos se clasificará por destinos (Internacional, Nacional, Zonal, Provincial y Local).
- Si durante la clasificación se detecta correo automatizable (por error), comunicarlo al Jefe para ser trasladado al Área de Automatización, nunca se clasificará manualmente.
- Priorizar el rechazo de automatización sobre el correo de formato no automatizable por su incidencia sobre la calidad.
- Evacuación: el correo depositado en los casilleros hay que ir evacuándolo a la bandeja correspondiente según formato. Se comprobará que no queda ninguna carta en el casillero, para evitar que se mezclen con otros destinos, al ser elementos donde se trabajan distintos ámbitos (nacional, provincial, local...).

❖ **Pág 850 antes del punto “Sistema de Clasificación de Paquetes formato «G» («gordo»: SCG)” añadir:**

Los envíos han de reunir unas **condiciones mínimas de peso y dimensiones para poder ser automatizables** en la SCP:

PAQUETERÍA
AUTOMATIZABLE

Dimensiones máximas y mínimas

	Máximo	Mínimo
Largo (mm)	900	150
Ancho (mm)	600	150
Alto (mm)	400	20

Peso mínimo 200 g.
Peso máximo 30 kg.

PAQUETERÍA NO
AUTOMATIZABLE

- Paquetería que pese menos de 200 gramos o más de 30 Kilos.
- Paquetería que exceda de las dimensiones máximas o no cumpla las dimensiones mínimas.
- Paquetería con formato irregular (productos esféricos o cilíndricos, bidones, barriles, embalajes de botellas, productos con embalajes deteriorados, cuerdas sueltas, adhesivos desprendidos).

Operativa con la Paquetería Devuelta (Paq Premium y Paq Estándar) SIN etiquetar

Acceder a la funcionalidad SGIE “Reetiquetar envíos” para generar la nueva etiqueta.

- Entradas
- Asignación a Destino
- Recepción y Control Despachos
- Reimpresión Mapón - Despacho
- Despachos en Tránsito
- Reetiquetar Envíos**



Reetiquetado de envíos

Código de Envío:

Impresora de etiquetas Impresora láser

Marque "Corregir etiqueta" si desea imprimir la etiqueta asociada al código introducido.
Desmarque "Corregir etiqueta" para imprimir el envío asociado (LLDQ,DX,Recepción,...)

Hay que asegurarse de que está seleccionada la opción “Impresora de etiquetas”.

La impresión de las etiquetas se realizará en el puesto donde este instalada la nueva etiquetadora específica para este producto. La etiqueta generada se adherirá encima de la etiqueta original y se procede a alimentar el paquete.

Cuando el Paq Premium o Paq Estándar, no esté correctamente liquidado como Devuelto por la Oficina, hay que ponerse en contacto con la Oficina para que lo liquide correctamente e imprima el DQ o DX correspondiente. A continuación se podrá reimprimir la etiqueta desde SGIE.

Los paquetes devueltos que por las características del producto no son susceptibles de reetiquetar se trasladan al Puesto de Gestión de Incidencias, para colocarles el código de encaminamiento antes de alimentar en la SCP.

❖ **Pág 853, en el apartado A.2. “Puesto de gestión de incidencias”, en el primer punto donde dice “(R-1)” añadir “(R-1 = Rampa 1)”.**

❖ **Pág 860 aplicaciones HORUS y WIALON:**

- **HORUS:** aplicación para el control de las rutas de transporte y carga de Correos. Gestiona las redes de transporte, reflejando la entrada y salida de los camiones de los muelles, recogiendo los siguientes datos: hora de salida, hora de llegada, número de jaulas de carga, tipo de productos que contiene y número de precinto del camión).
- **WIALON:** aplicación para seguimiento de flotas por GPS.

❖ **Pág 861 después del último párrafo y antes de la imagen añadir:**

Los envíos siempre serán inspeccionados en origen, a la entrada del primer centro que disponga de equipo de inspección de la correspondencia, antes de ser manipulados.

❖ **Pág 862 al inicio de la página donde indica los envíos que se inspeccionan obligatoriamente a través del escáner añadir un nuevo guion:**

- En los centros que tienen el escáner integrado en la SCP de Paquetería, no se escanean los paquetes en la Zona Logística, se trasladan directamente al Almacén Temporal de oficinas de la SCP.

❖ **Pág 862 al final del apartado “¿Qué productos no se escanean?” añadir:**

A modo de resumen, **NO** se deben escanear:

- Los envíos procedentes de otros CTA o CTP de la misma zona ya escaneados.
- Envíos normalizados y avisos de recibo.
- Envíos mal encaminados, reexpedidos y devueltos.
- Publibuzón.
- Envíos de correspondencia de todo tipo que pesen menos de 100 gramos.

❖ **Pág 866 en el apartado “¿Qué salidas se producen?” añadir los apuntes en rojo:**

- Salida nacional: un almacén por cada ruta de transporte según lo establecido en el mapa de cargas (**turno tarde**).
- Salida provincial: un almacén por cada ruta de transporte según lo establecido en el mapa de cargas (**turno noche**).
- Salida local: un almacén por cada ruta de transporte según lo establecido en el mapa de cargas (**turno noche**).

❖ **Pág 866 antes del apartado “Puntos críticos en la Zona logística” añadir los siguientes nuevos puntos:**

• **Rotulación/ Etiquetado de contenedores mayores**

Toda unidad de carga (jaula, carro, pallet) tratada en el Área de Logística ha de ser desposeída de la etiqueta con la que llegó, salvo que el contenedor tenga alguna incidencia (en tal caso se entregará la etiqueta al responsable).

Las etiquetas de carros con origen en otras unidades del CTA serán recuperadas para su reutilización posterior.

Toda unidad de carga (carro/jaula) que se confeccione en los distintos Rings de clasificación/consolidación del Área Logística estará provista de una etiqueta en la que conste origen, fecha, contenido y destino. La etiqueta será puesta en la jaula/carro en el momento de situarlo en el Ring, es decir, antes de comenzar a depositar productos en el mismo. **La etiqueta es de uso obligatorio**, tanto si el destino es otra unidad del propio centro u otro centro.

• **Criterios básicos para la consolidación de cargas**

- Cuando exista volumen suficiente de bandejas tipo A, B o C para formar contenedores mayores (jaula, carro o pallet) se harán exclusivamente con cada tipo de bandeja, en lugar de hacer contenedores mezclando distintos formatos.
- Cuando se consoliden en un mismo contenedor mayor envíos en bandeja y envíos al descubierto, se consolidarán en un lado todas las bandejas en altura y en el otro los envíos al descubierto.
- En la consolidación de envíos al descubierto, es importante colocar los envíos más frágiles en la parte superior.
- Para optimizar las rutas de transporte, las jaulas o carros únicamente se trasladarán al Almacén de Salida cuando estén completamente llenas, salvo dos excepciones:
 - ✓ Cuando lo exija la salida de las rutas.
 - ✓ Las jaulas/carros con productos para el Área de Producción, ya que prima la agilidad sobre el llenado de los contenedores.

• **Normas para la confección de contenedores mayores**

Se debe tener en cuenta también una serie de normas comunes a la hora de confeccionar carros, jaulas y pallets:

- Las bandejas circularán en carros, para que vayan encastradas.
- Las bandejas serán cargadas en el carro encaradas, con la cara en la que figura la etiqueta hacia la parte abierta del carro.
- Siempre que la capacidad del vehículo y el volumen lo permitan se confeccionarán contenedores mayores (jaulas, carros o pallets) exclusivos para bandejas, paquetería y cargas a granel.
- La carga depositada en un contenedor mayor no debe salir de los límites de este.
- En bandejas el máximo permitido en altura es 10 bandejas tipo A o 5 tipo B o C.
- Las cargas más pesadas, especialmente cuando se traten paquetes, irán en la parte inferior del contenedor mayor.
- Los carros deben circular con las eslingas abrochadas, las jaulas con las cadenas echadas y los pallets correctamente retractilados.
- Todo contenedor mayor confeccionado debe llevar la etiqueta correspondiente (modelo oficial C11 o confeccionada a mano, con la misma estructura), con la indicación de: Centro de origen, Centro de destino, Fecha y Producto transportado en su caso.

- **Retorno de elementos logísticos**

El tratamiento de los elementos de contenerización es también clave para el correcto funcionamiento de la Cadena Logística.

- Los contenedores mayores deteriorados (jaulas y carros) se envían a Madrid Chamartín para su reparación con etiqueta en la que se indique “Madrid Chamartín Jaula o Carro Roto”.
- Las bandejas deterioradas se envían a Madrid rotuladas con “Fundación bandejas rotas”*
- Los carros rotos se arreglan en el propio Centro por la UTE (mantenimiento), excepto los que no se puedan reparar que se cursan a Madrid-Chamartín.
- Los pallets de madera y cartones retractiladores rotos no se devuelven a Madrid, se colocan en el punto limpio de cada Centro o en los contenedores habilitados para ello.
- Los contenedores plegables reutilizables rotos o deteriorados se envían a Madrid Chamartín rotulados con “Madrid-Chamartín Bases rotas”.

* La Fundación “A la Par” colabora con Correos reparando y lavando elementos logísticos (bandejas, sacas, bolsas de alcance, carros de reparto...).

Para garantizar siempre la existencia de los elementos de contenerización necesarios en cada CTA se siguen los siguientes criterios:

- Las jaulas vacías se retornan a Barcelona y Madrid.
- Los carros vacíos se retornan a Madrid.
- Siempre se debe realizar la devolución de jaulas y carros diariamente, utilizando las posiciones vacías de las rutas de retorno y aprovechando las rutas de fines de semana que disponen de más capacidad.
- A nivel zonal retornar diariamente, a media mañana, carros de USEs/UROs/Oficinas a su CTA de referencia.

También existen normas para la devolución de bandejas tipo A, B, C e IPC. Cada CTA dispone de un CREL (Centro Regulador de Elementos Logísticos), es un almacén de bandejas, separadas por tipos y tamaños. Las bandejas vacías, separadas por tipo, tamaño, sin etiquetas y apiladas por colores, se devolverán semanalmente a Madrid.

Los contenedores plegables reutilizables y pallets se deben retornar diariamente a Madrid plegados y apilados para optimizar el transporte.

❖ **Pág 867 antes del punto 8.5.5. “Tratamiento del correo internacional prioritario” añadir:**

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES (PRL) EN LA ZONA LOGÍSTICA

La seguridad en el Área Logística depende en gran medida de tres premisas principales:

- Circular exclusivamente por los viales señalados y a velocidad adecuada.
- No utilizar el teléfono móvil, cascos o cualquier otro aparato que impida escuchar con claridad durante el manejo de la transpaleta.
- No invadir con cargas estáticas los viales.



PRL en la Manipulación de Cargas

- Las labores en la Zona Logística requieren por lo general manipulación manual de cargas que se tratan de minimizar con la utilización de equipos transportadores.
- Realizar correctamente el manejo manual de cargas y mantener una postura adecuada al desarrollar esta actividad evita muchas lesiones.



PRL Mantenimiento de elementos de Mantenición

Los vehículos de transporte interno-VTI (apiladores, carretillas, transpaletas) son imprescindibles para el desarrollo de las operaciones en la Zona Logística, por ello deben estar siempre en buen estado de uso. Normas básica de uso y mantenimiento de VTI:

- Al acabar un turno se deben dejar enchufados y asegurarse de que están cargando.
- Revisar el nivel correcto de agua de las baterías.
- Asegurarse de que los elementos de seguridad de las transpaletas y elevadoras (frenos, protecciones...) están en perfecto estado.