

PROCESOS DE TRATAMIENTO Y TRANSPORTE



TEMA 6

CURSO DE CONSOLIDACIÓN DE CORREOS

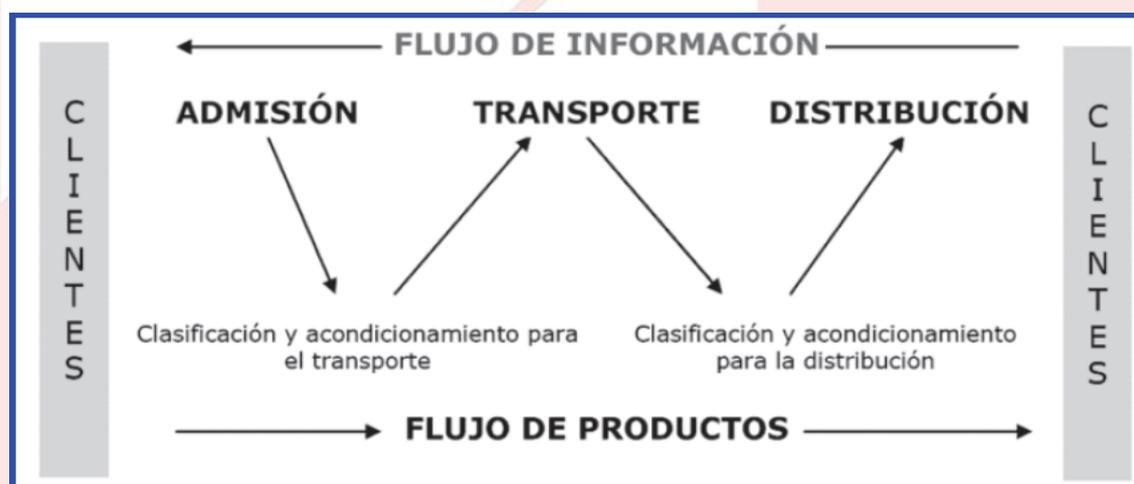


1. Proceso Logístico (pág. 3)
 - 1.1 Plan de Automatización (pág. 3)
 - 1.2 Plan de Contenerización (pág. 5)
2. Preclasificación de envíos (pág. 5)
 - 2.1 Envíos ordinarios recogidos en buzones y admitidos en oficinas (pág. 5)
 - 2.2 Envíos registrados admitidos en oficinas (pág. 6)
 - 2.3 Envíos devueltos por las Unidades de Reparto (pág. 7)
3. Red de Centros Logísticos (pág. 9)
4. Red de Transportes (pág. 12)
5. Estructura del CTA (pág. 13)
 - 5.1 Área de Logística (pág. 15)
 - 5.1.1 Zona Logística de Entrada (pág. 16)
 - 5.1.2 Zona Logística de Salida (pág. 19)
 - 5.1.3 Puntos Críticos en la Zona Logística (pág. 28)
 - 5.1.4 Prevención De Riesgos Laborales-PRL en la Zona Logística (pág. 28)
 - 5.2 Área de Producción (pág. 29)
 - 5.2.1 Unidad de Productos Registrados-UPR (pág. 29)
 - 5.2.1.1 Sistema de Clasificación de Paquetería-SCP (pág. 34)
 - 5.2.2 Unidad de Productos Ordinarios-UPO (pág. 40)
 - 5.2.2.1 Área de Clasificación Automática (pág. 41)
 - 5.2.2.2 Área de Clasificación Manual (pág. 54)
 - 5.2.2.3 Puntos Críticos en la UPO (pág. 56)
 - 5.2.3 Características de la Correspondencia Automatizable (pág. 57)
 - 5.2.4 Características de la Correspondencia NO Automatizable (pág. 60)
 - 5.2.5 Tratamiento del Correo Internacional Prioritario-IPC (pág. 60)
 - 5.2.5.1 Correo Internacional Prioritario de Importación (pág. 61)
 - 5.2.5.2 Correo Internacional Prioritario de Exportación (pág. 65)
 - 5.2.6 Clasificación de los envíos devueltos en los CTA (pág. 70)
 - 5.2.7 Clasificación de los envíos devueltos en los CCPC (pág. 71)
6. Material de trabajo en el CTA (pág. 71)
7. Protocolo sobre Seguridad en el manejo de Carros y Jaulas (pág. 78)

1. PROCESO LOGÍSTICO

El proceso Logístico en Correos comprende el conjunto de tareas que se llevan a cabo desde que finaliza la admisión de los envíos hasta que estos envíos son recepcionados por la Unidad de Entrega. En el Reglamento de Prestación de los Servicios Postales (Real Decreto 1829/1999 de 3 de diciembre) este proceso viene dividido en Clasificación, Tratamiento, Curso y Transporte.

- **Clasificación:** incluye el conjunto de operaciones cuyo fin es la ordenación de los envíos postales, atendiendo a criterios de la operativa postal.
- **Tratamiento:** es el conjunto de las operaciones auxiliares realizadas con los envíos postales admitidos por el operador, destinadas a prepararlos para subsiguientes operaciones postales.
- **Curso:** es la operación u operaciones que permiten el encaminamiento de los envíos postales.
- **Transporte:** es el traslado por cualquier tipo de medios de los envíos postales hasta su punto de distribución final.



El Plan Estratégico de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima, de 2001 incluía el desarrollo de estos procesos con los **Planes de Automatización y Contenerización**.

1.1 PLAN DE AUTOMATIZACIÓN

El **Plan de Automatización** ha conseguido que más del 85% de los envíos sean tratados de forma automatizada. Esto da una mayor estabilidad en el proceso logístico y de distribución, mejora los niveles de calidad, facilita un mayor control y seguimiento de la producción, reduce el número de correspondencia mal encaminada, la correspondencia llega a los centros de reparto en menos tiempo y con un nivel de clasificación más amplio. Esto es posible por la construcción y puesta en marcha de los 18 centros de tratamiento automatizado (CTA), que constituyen la columna vertebral de Correos en la actualidad.

En enero de 2001 comienza el plan con la adquisición de 42 equipos (21 líneas de clasificación) con tecnología **OCR de reconocimiento óptico de caracteres** con destino los centros de Oviedo (Llaneras), Madrid, Tenerife y Valencia, Vitoria, Barcelona, Sevilla y Granada. En 2003 se amplía

con 24 equipos (12 líneas de clasificación) para los centros de Valladolid, Santiago, Zaragoza, Mallorca, Alicante, Las Palmas, Mérida, Bilbao y Málaga. Estas máquinas eran capaces de clasificar más de 15 millones de cartas al día.

Cada línea de clasificación está compuesta de dos máquinas: IRV y FSM.



IRV es la maquina integrada de lectura y videocodificación, donde se introducen por primera vez las cartas. Dispone de un sistema OCR (reconocimiento óptico de caracteres) que lee la dirección del envío y la imprime en forma de código de barras en el anverso de la carta. Una vez codificadas pasan a un preclasificador que las almacenan por programas Nacional, Provincial y Local.

Parte de las cartas contenidas en los programas nacional y provincial y todas las de local pasan a la **Maquina de Clasificación Final o FSM**, que se utiliza para la clasificación de los centros de Correos locales.

Correos adquirió también a finales de 2001 quince maquinas faciadoras/canceladoras para el pretratamiento automático del correo de buzón en los centros automatizados. En 2004 se incorporan otras cuatro máquinas que se instalaron en los centros de tratamiento automatizado de Madrid y Barcelona. En 2005 se adquieren ocho **maquinas segregadoras-faciadoras-canceladoras (CFC)** de alto rendimiento para el tratamiento automático de la correspondencia depositada en buzones. Se instalan en los centros de tratamiento automatizado (CTA) de Málaga, Palma de Mallorca, Santiago de Compostela, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza, para sustituir a las entonces faciadoras-canceladoras, y en el de Alicante.

Las maquinas CFC separan (segregan) el correo procedente de buzones en formatos, el sistema de faciado reconoce el signo de franqueo que es cancelado.

Para el tratamiento y clasificación del correo NO normalizado (envíos con formato flat) en abril de 2002 fueron adquiridos 7 **equipos TOP 2000** para los centros de Madrid, Barcelona, Vitoria, Valencia y Sevilla, y en el cuarto trimestre de 2002 otros 10 equipos destinados a los centros de tratamiento postal de Valladolid, Santiago, Zaragoza, Alicante, Granada, Oviedo, Mérida, Illes Balears, Las Palmas y Tenerife.

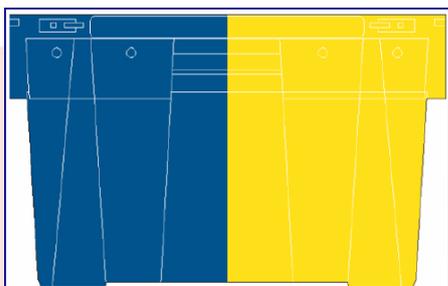
Este desarrollo del Plan de Automatización ha hecho que crezca el número de carteros que recibe el correo clasificado directamente a su sección de reparto, de manera que la mayor parte de la plantilla total de reparto en las zonas urbanas han visto reducidas sustancialmente la carga en labores internas de clasificación interna de clasificación previa.

El Plan, con desarrollo continuado, contempla, también, sistemas de automatización de la clasificación de contenedores (bandejas). Así, las bandejas debidamente etiquetadas por la oficina o unidad de origen que tengan entrada en los CTA se introducen en una cinta transportadora, pasan por un lector de código de barras que lleve aquella etiqueta y serán

clasificadas para que se dirijan automáticamente al lugar donde será tratado el correo que contienen.

1.2 PLAN DE CONTENERIZACIÓN

El **Plan de Contenerización** supone la utilización de envases, herramientas y demás elementos que faciliten la tarea de clasificación y transporte de los envíos. Este Plan implica la eliminación mayoritaria de las sacas y sustitución por bandejas, eliminación de aros metálicos y sustitución



por ring de bandejas (conjunto de expositores con sus respectivas bandejas), eliminación de jaulas y sustitución progresiva por carros transportadores, adaptación progresiva de medios de transportes al nuevo sistema, optimización de tareas, tiempo y costes; mejora de las condiciones de trabajo, facilitar los trabajos de carga y descarga y, finalmente, cambiar la imagen de Correos.

Como se observa en el tema anterior (Tema 5), la clasificación y tratamiento comienza ya en las Unidades de Admisión, que preparan los envíos en función de que su clasificación posterior se lleve a cabo de forma manual o mecánica en función del formato de los envíos (normalizado, flat, grueso) y en función del tipo de envíos.

Por tanto, en este tema se seguirá un orden lógico, en primer lugar se completará la información del tema anterior “Tema 5, punto 18.8 *Clasificación y Contenerización* (págs. 174 a 179)” con las tareas de preclasificación que se llevan a cabo en las Unidades de Admisión, las tareas de preclasificación que se llevan a cabo en las Unidades de Reparto con la correspondencia devuelta y finalmente se desarrollarán las tareas de clasificación que se realizan en los CTA.

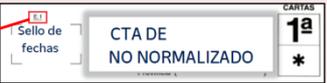
2. PRECLASIFICACIÓN DE ENVÍOS

2.1 ENVÍOS ORDINARIOS RECOGIDOS EN BUZONES Y ADMITIDOS EN OFICINAS

La automatización del proceso de clasificación en los CTA exige a los responsables de la recogida de buzones y a las oficinas la realización de una serie de operaciones:

- Los envíos nacidos (admitidos en la localidad) deben ir encarados y en bandejas, separando los envíos que pueden clasificarse de manera automática de aquellos que se han de clasificar manualmente (por sus características físicas –extensión o grosor–, por ser correo devuelto, porque ha sido previamente indexado por otra máquina).
- Las bandejas deben ir correctamente rotuladas y con la etiqueta adecuada (Tema 5 pág. 177).

Las oficinas postales de cada provincia dirigirán sus envíos ordinarios en bandejas al CTP de la capital de la provincia o al CTA de referencia, después de haber hecho una clasificación previa en las siguientes separaciones para cartas y publicorreo ordinario (que circulan conjuntamente):

- Cartas normalizadas y no normalizadas franqueadas con sellos (etiqueta de buzones). 
- Envíos normalizados (cartas y publicorreo) admitidos en oficina sin sellos (etiqueta para cartas E.1). En la etiqueta figurará la inscripción “NORMALIZADO”. En esta, como en el resto de etiquetas que se imprimen, se debe indicar también la oficina de origen y el CTA de destino y se debe estampar el sello de fechas. En esta bandeja se incluirá también el publicorreo normalizado franqueado con sellos, que será matasellado en oficina. 
- Envíos no normalizados que pueden clasificarse de forma automática (etiqueta para cartas E.1). En la etiqueta figurará la inscripción “NO NORMALIZADO”. 
- Envíos que se han de clasificar de manera manual por gruesos, mal encaminados, reexpedidos o devueltos (nacional e internacional), se enviarán en un contenedor adecuado al número y volumen de envíos (etiqueta para cartas E.1). En la etiqueta figurará la inscripción “GORDO”. 

Los envíos que hemos visto en los tres supuestos anteriores, cuya bandeja se acondiciona con una etiqueta E-1, son envíos franqueados con etiquetas generadas por IRIS, con máquinas de franquear del cliente o de Correos o mediante el sistema de franqueo genérico.

Sin embargo, cabe la posibilidad de que los clientes presenten remesas de cartas o publicorreo (+30 envíos), que deberían ser franqueadas mediante máquinas de franquear de Correos o máquinas de franqueo genérico de Correos, y que Correos no pueda hacerlo por no disponer de máquina o por estar esta averiada. En tales casos, se hará la separación de formatos que



SIN CANCELAR”.

- Envíos internacionales nacidos (etiqueta azul para cartas internacionales E.I.1.).
- Publibuzón (etiqueta verde modelo E.3).

hemos visto en los tres puntos anteriores y en las bandejas detalladas en el Tema 5 (pág.177) con la etiqueta de “envíos



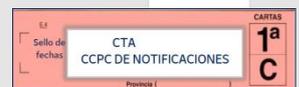
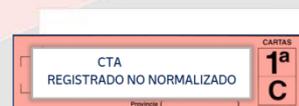
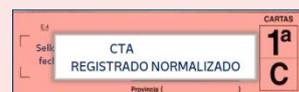
2.2 ENVÍOS REGISTRADOS ADMITIDOS EN OFICINAS

Los envíos registrados se denominan así porque su admisión queda registrada en los sistemas informáticos de Correos y porque el cliente recibe un justificante de esa admisión. Estos envíos se entregan después de que el destinatario estampe su firma en un documento o soporte (Hoja de Reparto o PDA) en el que también figuran registrados.

Los envíos registrados circularán desde la oficina de admisión hasta el CTP o CTA provincial dentro de bandejas (sin tapa, aunque sean envíos con valor declarado, y sin precinto, obviamente) o sobre carros sin formar despachos y sin anotarse en ningún documento específico. El sistema SGIE considera que todos los envíos que se admiten en una Oficina se cursan a su centro de tratamiento en la primera conducción. Como excepción, los envíos de

solicitud de voto y de voto por correo de elecciones estatales, seguirán asignándose a un despacho SGIE, detallando cada envío como se ha hecho tradicionalmente.

- Productos especiales de <7 mm (etiqueta “MESA NACIONAL URGENTE”, PE. 5 bis, de color amarillo y rojo).
- Productos de ≥7 mm (etiqueta REGISTRADOS-TODOS LOS PRODUCTOS ≥7 mm grosor).
- Exclusivamente en las oficinas de Madrid (capital y provincia), los envíos registrados y avisos de recibo internacionales, tanto nacidos como devueltos, de todos los tamaños deben ir en la bandeja A, B o C/carro (según tamaño) de productos internacionales. Se acondicionan en bandejas específicas, con la etiqueta azul E.I.1. La paquetería internacional con DUA exportación, incluidos EMS, se contenerizan con la paquetería nacional para su curso al CAM2. Los Paq Premium y Paq Estándar dirigidos a Portugal se contenerizan según tamaño:
 - En la bandeja de PRODUCTOS ESPECIALES los de grosor < a 7mm.
 - En la bandeja de REGISTRADOS TODOS LOS PRODUCTOS dirigida al CAM2 los de grosor ≥ a 7 mm.
- Registrado normalizado (etiqueta E.4 de cartas certificadas, de color salmón). En la etiqueta figurará la inscripción “REGISTRADO NORMALIZADO”.
- Registrado no normalizado (etiqueta E.4 de cartas certificadas, de color salmón). En la etiqueta figurará la inscripción “REGISTRADO NO NORMALIZADO”.
- Registrado devuelto (etiqueta E.4). En la etiqueta figurará la inscripción “REGISTRADO DEVUELTO”. Cabe señalar como excepción que no se cursan al CTA todos los envíos devueltos o avisos de recibo cuando deben distribuirse en la propia localidad (ver Tema 5, págs 178 y 179).
- Envíos SICER (etiqueta E.4 y se dirige al Centro de Control Provincial de Certificados). En la etiqueta figurará la inscripción “CCPC DE NOTIFICACIONES”.
- Envíos de Correos Express (etiqueta Correos Express).



2.3 ENVÍOS DEVUELTOS POR LAS UNIDADES DE REPARTO

Se establecerán de forma necesaria y obligatoria, flujos diferenciados para la correspondencia devuelta y para la correspondencia que haya llegado mal encaminada por cualquier motivo (errores de clasificación, mala codificación, etc.), o que haya que reexpedir.

Los envíos devueltos se tratarán en las **Unidades de Reparto** por formatos de acuerdo con las siguientes separaciones y especificaciones:

- **Correspondencia Normalizada**
 - Los envíos normalizados ordinarios se devolverán en bandejas tipo A, encarados hacia la mitad amarilla de la bandeja. Se pueden mezclar en la misma bandeja envíos de diferentes líneas.
 - Se devolverán separadamente las campañas masivas de grandes clientes que generen un volumen suficiente de envíos, que se agruparán en bandejas directas por cliente, separadas de cartas o de impresos (ejemplo: campañas de la Agencia Tributaria, Bancos, compañías de teléfono, luz, gas, etc.).
 - Liquidación y devolución diaria de toda la correspondencia no entregada.
- **Correspondencia No Normalizada**
 - Los envíos no normalizados ordinarios se devolverán en bandejas específicas tipo B, la línea económica irá siempre en bandejas exclusivas. La correspondencia debe ir encarada en la bandeja (envíos tumbados, mirando hacia la tapa del contenedor y con el sello en el lado amarillo).
 - La correspondencia internacional se incluirá toda convenientemente engomada dentro de la bandeja de correspondencia no normalizada y separada de esta.
 - Se liquidará y devolverá diariamente toda la correspondencia no entregada, teniendo en cuenta las particularidades de las campañas masivas. Se separarán las campañas publicitarias de clientes masivos, agrupándose los envíos en bandejas directas por campaña, o convenientemente engomados dentro de bandejas tipo B. Se deberá controlar la distribución de estas campañas dentro del plazo comprometido con el cliente y no efectuar la devolución hasta la finalización del reparto de las mismas. No obstante, si se completaran bandejas, se irían devolviendo diariamente.
- **Envíos Registrados**
 - Se incluirá la totalidad de los envíos agrupados en una o varias bandejas conteniendo productos registrados devueltos (cartas, notificaciones no informatizadas, paquetería, urgente, Paq Premium, Paq Premium Internacional, Paq Estándar, etc.) para su curso a la Unidad de Productos Registrados de su Centro de Tratamiento.
 - Los envíos y A.R. procedentes de clientes SICER (notificaciones, tarjetas de crédito, etc.) se cursan diariamente separados y agrupados por clientes, en una o varias bandejas, al Centro de Control Provincial de Certificados para su control y devolución a los respectivos remitentes.
 - Los A.R. procedentes de la entrega de envíos registrados que no precisen control SICER, se cursarán diariamente encarados a su Centro de Tratamiento en bandejas diferenciadas. Se separarán los A.R. de clientes de ámbito local para su encaminamiento directo a la Unidad de entrega que corresponda.

En las **Oficinas Mixtas** se llevarán a cabo las siguientes separaciones:

- Cada Unidad (Oficina y Cartería) se ocupará de liquidar y devolver sus propios envíos, salvo que por su escaso volumen, y por razones de economía, se deban agrupar todos los envíos en una misma bandeja.

- Se realizarán las mismas separaciones por formatos ya mencionadas para las Unidades de Reparto.
- En ningún caso, este tipo de envíos se mezclará con los nacidos en la propia Oficina, los procedentes de la recogida de buzones de la localidad, ni los mal encaminados.

En los **Servicios Rurales** se llevarán a cabo las siguientes separaciones:

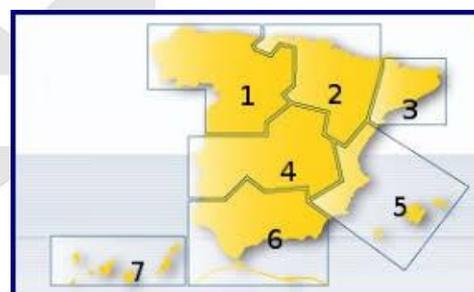
- Las Concentradoras de rurales, las Oficinas Auxiliares y las Oficinas Satélite con reparto harán las mismas separaciones que las Oficinas Mixtas, incluyéndose los envíos en bandejas tipo A o B separados por los formatos ya descritos, salvo que por su escaso volumen puedan incluirse todos los envíos devueltos en una sola bandeja tipo B, en cuyo caso deberán separarse y atarse o engomarse los envíos por formatos.
- Los Enlaces Rurales refundirán sus propios envíos devueltos con los devueltos en la Oficina, Oficina Auxiliar, Concentradora de Servicios Rurales, Unidad de Reparto o CTP con quien hagan de enlace, respetando siempre la diferenciación por formatos.
- Aquellos servicios rurales que reciban directamente de una conducción provincial, los encaminarán directamente a su Centro de Tratamiento, haciendo separaciones por formatos. Los Avisos de Recibo (no SICER) los incluirán atados o engomados junto con los envíos registrados devueltos.
- En ningún caso los envíos devueltos se mezclarán con los nacidos en los servicios rurales, los procedentes de la recogida de buzones, ni los mal encaminados.

Las bandejas se remitirán a su Centro de Tratamiento e irán rotuladas de forma clara y legible especificando el contenido.

3. RED DE CENTROS LOGÍSTICOS

El elemento principal de la cadena logística de Correos es su red de centros de tratamiento. Correos cuenta con los siguientes tipos de centros de tratamiento:

18 Centros de Tratamiento Automatizado (CTA): distribuidos a lo largo de la geografía nacional de la siguiente manera y que sirven a las provincias señaladas entre paréntesis:



MAPA DE ZONAS

- **Zona 1**
 - CTA de Santiago de Compostela (A Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra).
 - CTA de Oviedo (Asturias).
 - CTA de Valladolid (Ávila, Burgos, Palencia, Salamanca, Segovia, Valladolid, León y Zamora).
- **Zona 2**
 - CTA de Bilbao/Etxarri (Vizcaya).
 - CTA de Vitoria/Jundiz (Álava, Guipúzcoa, Cantabria y la Rioja).
 - CTA de Zaragoza (Huesca, Teruel, Zaragoza, Soria y Navarra).
- **Zona 3**
 - CTA de Sant Cugat del Vallès (Barcelona, Tarragona, Lleida y Girona).

- CTA Colón (Barcelona capital) (Barcelona).
- **Zona 4**
 - CTA de Madrid CAM 3 (Madrid, Toledo, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Albacete).
 - CTA de Mérida (Cáceres y Badajoz).
- **Zona 5**
 - CTA de Valencia (Castellón y Valencia).
 - CTA de Alicante (Alicante y Murcia).
 - CTA de Mallorca (Baleares).
- **Zona 6**
 - CTA de Sevilla (Cádiz, Huelva, Sevilla, Córdoba y Ceuta).
 - CTA de Málaga (Melilla y Málaga).
 - CTA de Granada (Almería, Granada y Jaén).
- **Zona 7**
 - CTA de Tenerife (El Hierro, La Gomera, La Palma y Tenerife).
 - CTA de Las Palmas (Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura).

Sus principales funciones, en relación a la Zona en la que están ubicados, son:

- Tratamiento de correo automatizable, tanto de entrada como de salida.
- El tratamiento y clasificación de productos registrados.
- Plataforma logística zonal.

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.

Centros de Admisión Masiva (CAM): están situados 4 en Madrid (CAM 1, CAM 2, CAM 3 y CAM 4) y 2 en Barcelona (CAM 1 y CAM 2 integrados en el CLI), que son las ciudades con mayor volumen de admisión. Son centros especializados en la admisión de grandes remesas de envíos.

Centro Logístico Integral (CLI): se ubica en Barcelona y entró en funcionamiento en 2014 concentrando la actividad que antes desarrollaban tres centros separados (CAM 1, CAM 2 y el CTP 2) que desaparecieron. Se trata de un centro especializado en el tratamiento automatizado de la paquetería y admisión masiva de cartas, publicaciones y correo directo de grandes clientes.

Oficina de Cambio Madrid-Barajas: está situada en la terminal de carga del aeropuerto de Madrid Barajas y cuenta con dos centros de trabajo:

- **Centro de Tratamiento Internacional (CTI):** se encarga del tratamiento del correo originario o dirigido a otros países.

- **Centro de Clasificación Postal (CCP):** realiza el tratamiento aduanero de los productos internacionales.

Centro Regulador de Elementos Logísticos (CREL): cada CTA dispone de un CREL, un almacén de bandejas, separadas por tipos. El CREL de Chamartín sirve de almacén central de elementos logísticos a nivel nacional.

Oficina de Intercambio Extraterritorial (ETOE): instalación que pertenece a un operador postal fuera de su territorio nacional en el territorio de otro país. Correos inició en 2017 su internacionalización con la apertura de sus primeras oficinas fuera de España, una en Reino Unido (Londres) y dos en los Países Bajos (Ámsterdam). Se trata de oficinas que admiten y expiden envíos postales como si fuera correo español, utilizando idéntica documentación, etiquetado, procedimientos y sistemas a los empleados en España para el correo internacional de exportación.



Normalmente, cada Zona territorial dispone de varios CTA. Cada CTA hará funciones de CTP de la provincia en la que está situado. En cada una de las provincias que componen la Zona hay un CTP (en muchas sus funciones las ha asumido el CTA de la zona). Sólo existen CAM independientes en Madrid y Barcelona.

Los Centros de Tratamiento Automatizado trabajan en tres turnos de producción:

- **Turno de mañana** (de 08:00 a 15:00h): realiza labores de apoyo a los otros dos, completando deficiencias y puntas de trabajo que los otros dos turnos no han podido absorber. Tiene menos personal asignado. Se trata la línea económica y se realiza la admisión masiva de grandes clientes.
- **Turno de tarde** (de 15:00 a 22:00h): se produce la llegada de las expediciones con el correo de la zona; se lleva a cabo el tratamiento, clasificación y salida del correo con destino al resto de zonas; se inicia el tratamiento y clasificación a detalle de la propia zona.
- **Turno de noche** (de 22:00 a 07:00h): se produce la llegada de las expediciones procedentes del resto de zonas; se lleva a cabo el tratamiento, clasificación a detalle y salida de las expediciones con el correo nacido y recibido para la propia zona. Las conducciones saldrán sobre las 6:00 de los muelles de carga y descarga para llegar a primera hora a carterías y oficinas. Las conducciones zonales se deberán cerrar antes que las provinciales y la local.

El objetivo de trabajar con ventanas horarias es dejar stock cero de correo a la salida de los distintos enlaces. Los primeros son siempre los nacionales, después los zonales, a continuación los provinciales y, por último, los locales.

Como **correo pendiente, en depósito o stock** se entenderá el total de envíos cuyo tratamiento no haya finalizado a la hora límite establecida para su traslado a la Zona de Logística.

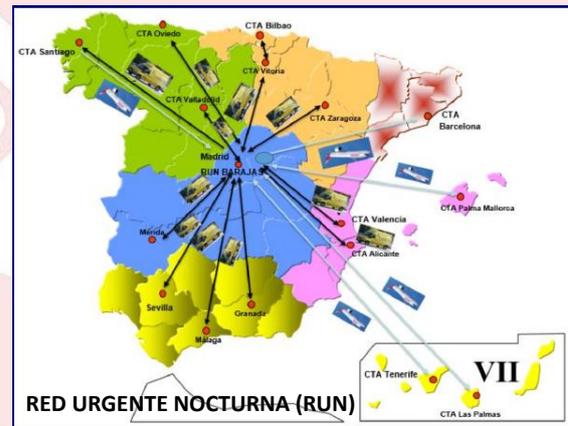
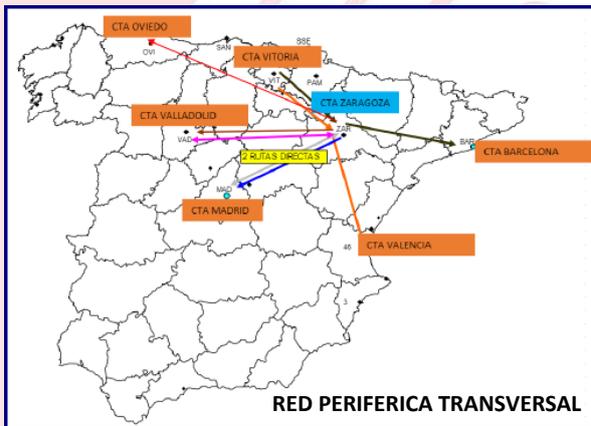
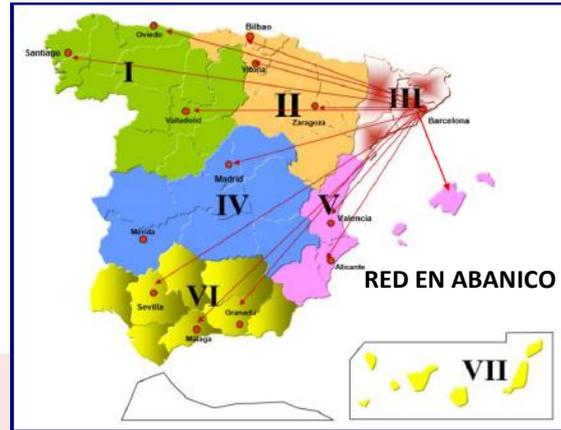
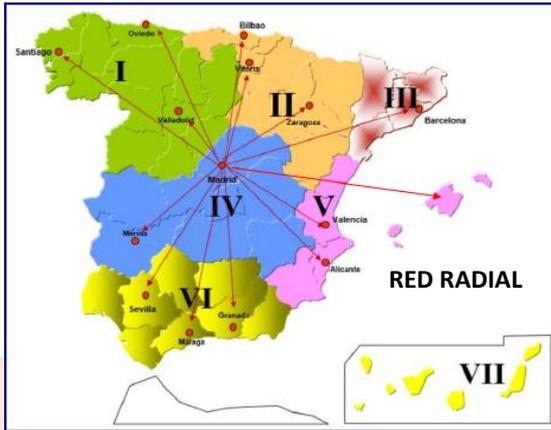
Como **tratamiento no finalizado** se entenderá lo que se encuentre en los almacenes de entrada al proceso, en apertura, preparación, clasificación, contenerización, rotulación o falta de traslado a los almacenes de entrada del siguiente proceso (Zona Logística de salida).

4. RED DE TRANSPORTES

Otro elemento fundamental de la cadena logística postal es la Red de Transportes, que se estructura en cuatro subredes:



- **Red Interzonal o Troncal:** abarca todo el ámbito nacional y se encarga del transporte de los envíos entre distintas zonas. Une cada CTA con el resto de CTAs del país o con otros centros postales localizados fuera de su zona. Sus principales elementos son:
 - **Red Radial con origen en Madrid:** une Madrid, que es la provincia con mayor volumen de admisión, con los principales centros postales del país (CTAs y otros centros de la periferia).
 - **Red en Abanico con origen en Barcelona:** une Barcelona, que es la segunda provincia en volumen de admisión, con los principales centros postales del país (CTAs y otros centros de la periferia).
 - **Red Periférica Transversal:** une centros de la periferia sin pasar por Madrid o Barcelona.
 - **Red Urgente Nocturna (RUN):** red rápida con HUB en Madrid que garantiza la calidad D+1 para las relaciones en las que el resto de redes no la consiguen.



- **Redes Zonales:** abarcan el ámbito de una zona, por lo general unen el CTA con los CTP de la zona. Existe una red de este tipo en cada zona.
- **Redes Provinciales:** unen cada uno de los CTA o CTP con las distintas Unidades de la provincia. Existe una red de este tipo en cada provincia. Da servicio a las poblaciones de la provincia en la que se encuentra el CTA, aunque la tendencia es que las rutas superen el ámbito provincial, con poblaciones de más de una provincia que dependen del mismo CTA.
- **Redes Locales:** son redes de ámbito urbano que recogen buzones o unen centros u oficinas localizadas dentro de la misma localidad, en caso de existir varias. Da servicio a la ciudad en la que se encuentra localizado el CTA, une el CTA con los centros, las USE, las URO, las oficinas.



5. ESTRUCTURA DEL CTA

Todo CTA se compone de dos grandes áreas:

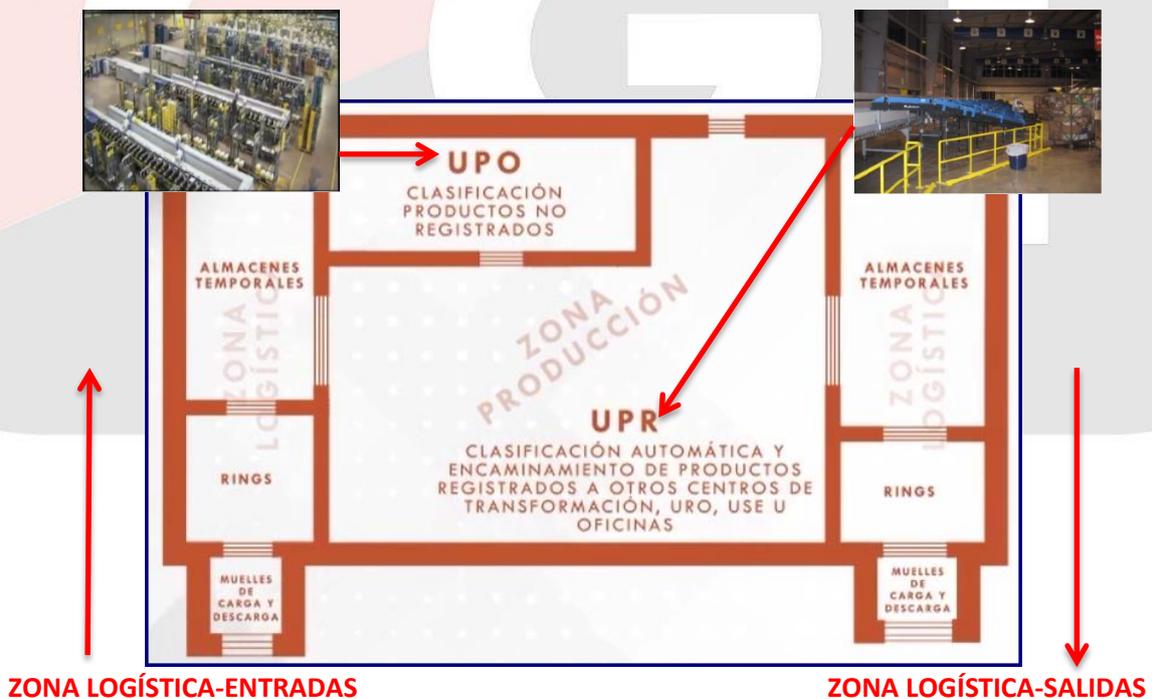
Área Logística es el espacio por el que se produce la entrada y la salida de todos los productos que van a ser tratados en el centro. Es la zona en la que se consolidan o desconsolidan envíos o contenedores para encaminarlos a su lugar de tratamiento o distribución. Sus partes son:



- **Entradas:**
 - Admisión masiva.
 - Escáner.
 - Ring de ruptura de formatos y productos.
 - Almacén de entrada.
- **Salidas:**
 - Ring de clasificación de salida.
 - Almacén de Salida.

Área de Producción es el espacio en el que se realiza el tratamiento de los envíos postales que pasan por el centro. Tiene, a su vez, varias subáreas:

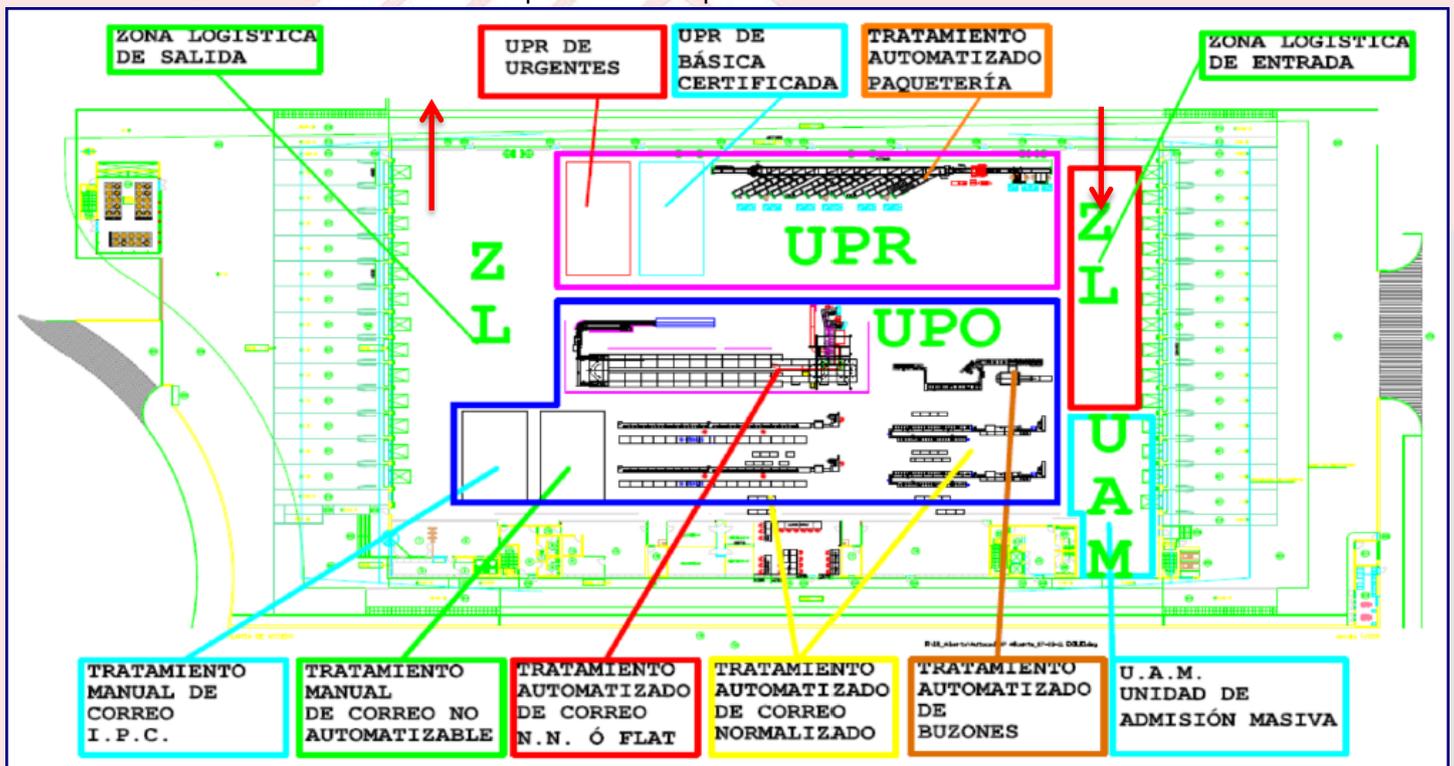
- **Zona de Buzones:** en ella se realiza el tratamiento de los envíos recogidos en los buzones de la calle y de aquellos productos ordinarios admitidos en oficina que requieren matasellado.
- **Zona de Automatización:** en ella se realiza el tratamiento automático de los envíos que son susceptibles de ese tipo de tratamiento:
 - Tratamiento del correo de tamaño normalizado.
 - Tratamiento del correo con formato flat.
 - Tratamiento de la paquetería.
- **Zona de Manual:** en ella se realiza el tratamiento de los envíos ordinarios que no pueden tratarse de forma automática, entre los que se encuentran los envíos devueltos.
- **Unidad de Productos Registrados (UPR):** en ella se realiza el tratamiento de los envíos certificados.



Las distintas áreas de un CTA están estrechamente relacionadas entre sí:

- Los envíos llegan al Área Logística (Entradas), desde allí se suelen encaminar a la Zona de Automatización.
- La Zona de Automatización discrimina qué envíos NO pueden ser tratados de forma automática y los encamina a la Zona de Manual.
- Finalmente, los envíos clasificados volverán al Área Logística (Salidas), que los encaminará a otro CTA o a la Unidad de entrega.

Por otra parte, hay tareas que se realizan en varias zonas del centro, el tratamiento del correo devuelto se realiza en la Zona de Manual del Área de Producción, pero una parte de este correo es susceptible de tratamiento automático a través de las máquinas IRV, por lo que será la Zona de Automatización la que realice ese proceso.



5.1 ÁREA DE LOGÍSTICA

El Área de Logística es fundamental para que los resultados del CTA sean óptimos:

- En ella se comprueba que los envíos que se introducen en la Cadena Logística son seguros.
- En la Zona de Admisión se realiza la relación con los mayores clientes de la compañía.
- Es el Área que marcará, con su fluidez y agilidad, las ventanas horarias de que dispondrá el Área de Producción para el tratamiento de los productos con la calidad comprometida.
- La integridad de los envíos depende en gran medida del tratamiento que hayan recibido durante el proceso en esta Área.

- De ella depende la optimización de las Zonas de Transporte. Los errores de encaminamiento no afectan a un envío, sino que afectarán a todos los contenidos en una jaula, carro, etc.

El Área logística consta de las siguientes zonas de trabajo:

- **Flujo de entrada (muelles de entrada):**
 - **Escáner:** es la zona donde se inspecciona la correspondencia según el protocolo de seguridad vigente en Correos.
 - **Ring de ruptura de formatos y productos:** es el espacio en el que se clasifican (seleccionan) los productos recibidos para su tratamiento en el Área de Producción o para su curso a otros Centros.
 - **Almacén de entrada:** es un almacén estático en el que se depositan los productos que han de ser clasificados.
 - Almacén temporal de Oficinas.
 - Almacén temporal UAM para depósito de grandes clientes y recogida de clientes.
- **Flujo de salida (muelles de salida):**
 - **Ring de clasificación de salida:** es el espacio en el que se clasifican (seleccionan) los productos dirigidos a las respectivas Redes de Transporte, en función del destino de los productos (local, provincial, zonal o nacional).
 - **Almacenes de salida:** son espacios estáticos en los que se sitúan las unidades de transporte (carros, jaulas, pallets, etc.) que están preparados para ser cargados en las rutas. Estos almacenes suelen situarse junto a los muelles de salida.



Es la Unidad dentro de un Centro de Tratamiento por donde entran y salen todos los productos para su tratamiento automatizado o manual. Funciones:



5.1.1 ZONA LOGÍSTICA DE ENTRADA

Gestión de flotas (KYROS)

Los vehículos que cubren Rutas Interzonales, Zonales y Provinciales hasta hace poco utilizaban para el control de las Rutas la aplicación informática HORUS, que ha sido cambiada por el sistema de gestión de flotas por GPS en la aplicación KYROS (las Rutas que no aparecen en KYROS se siguen grabando en HORUS) . Este sistema permite:

- Disponer de la localización instantánea de vehículos a través de GPS.
- Incrementar la seguridad de conducciones y cargas.
- Optimizar las rutas.
- Calcular el peso de los vehículos para no sobrepasar el permitido.

- Llevar el control del cumplimiento de los horarios de entregas/recogidas.
- Disponer de datos ciertos y fiables.
- Detectar posibles incidencias en tiempo real y adoptar medidas necesarias (traslado al COS de Correos y responsables de la flota en cada caso).
- Evitar cambio injustificado del vehículo asignado a una ruta.
- Argumento de Venta para Clientes E-Commerce.

Para ello se cuenta, entre otros, con el siguiente equipamiento en los vehículos:

- Modulo GPS/GPRS (localización).
- Precinto electrónico (sensores Apertura de puertas lateral y trasera).
- Detector y Alarma de accidente - kit de audio/manos libres.
- Emisión de alarmas en tiempo real.
- Conexión a Central Receptora de Alarmas (Protocolo de Seguridad).



Funcionalidades de la Plataforma Web KYROS:

- Plataforma Web personalizada para Correos.
- Localización y Seguimiento de rutas en tiempo real.
- Grabación de datos de carga.
- Impresión de la Hoja de Ruta (VAYA).
- Generación de múltiples informes.
- Histórico de Rutas/cargas por ruta en el Área de Logística. Destacan la descarga y recepción de envíos, garantizar la seguridad de los envíos, la clasificación, contenerización y consolidación de cargas, la desrotulación-rotulación de las unidades de carga y la carga de vehículos.

Descarga de vehículos

La descarga de vehículos se produce en el muelle de entrada que tiene asignado por el responsable de la Zona Logística cada camión. El personal de la Zona Logística se encarga de llevarla a cabo, controlar que no se ha producido ninguna incidencia durante el transporte, que la carga corresponde al Centro y trasladarla al escáner o la Unidad correspondiente (según origen, producto y formato).

En los muelles de carga y descarga hay instaladas antenas de radiofrecuencia (RFID) que controlan la entrada y salida de los envíos que llevan incorporado un chip. Permite realizar controles de calidad.



Escáner

Para garantizar la seguridad de los envíos y de las personas, estos han de ser inspeccionados en el escáner. Siempre serán inspeccionados en origen, a la entrada del primer centro que disponga de equipo de inspección de la correspondencia, antes de ser manipulados. Como norma general, **se inspeccionan obligatoriamente a través del escáner:**



- Envíos de correspondencia ordinaria procedentes de buzones.
- Envíos de correspondencia de todo tipo que pese más de 100 g.

Se exceptúan los envíos masivos de más de 100 g remitidos por grandes clientes, que hayan sido admitidos mediante nota de entrega por persona identificada (en este caso se inspeccionan por muestreo).

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.

Se debe **escanear obligatoriamente:**

- Envíos procedentes de buzones.
- Correo flat.
- Correo de clasificación manual.
- Envíos a trabajar en la UPR.
- Paquetería.

Las sacas procedentes de Buzones se controlan mediante lectura del código de barras en la aplicación informática Marabú 2.



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.

A la salida del escáner se dispone de un Ring de Clasificación de 10 carros/jaulas en los que se preclasificarán todos los productos escaneados para agilizar su llegada a la zona de tratamiento.



Si durante el escaneo se detectasen envíos que contienen sustancias prohibidas, se retirarán y se comunicará al jefe del Centro; si durante el escaneo se detectasen explosivos o armas, se retirarán y se comunicará al COS.

Traslado de cargas desde la Zona Logística (Entrada) a la UPO y UPR



5.1.2 ZONA LOGÍSTICA DE SALIDA

El Flujo de Salida lo constituyen aquellos envíos tratados en las Áreas Logística o de Producción que deben ser cursados a otros Centros Postales.

Estos envíos se tratarán en el Ring de Salida que corresponda, en función del destino.



El tratamiento de los Flujos de Salida realizados en el **Ring Local** se hace con los siguientes criterios:

- Se debe tener en cuenta que en las Unidades de Reparto suele haber varios Distritos, por lo que hay que confeccionar un carro/jaula independiente para cada Distrito, si el volumen lo permite. A estas unidades se envía el correo ordinario y registrado de formato menor.
- A las USEs se cursan envíos contenerizados y envíos de paquetería al descubierto. Hay que confeccionar carros/jaulas distintos para los contenedores y la paquetería. Si el volumen es escaso, se utilizará un contenedor, poniendo las bandejas a un lado y los paquetes a otro. A estas unidades se envía el correo registrado de formato mayor.
- Si la Oficina comparte local con la Unidad de Reparto, se confeccionarán carros diferentes con los flujos dirigidos a cada Centro. A estas unidades se envía el correo registrado de formato mayor y apartados.

El tratamiento de los Flujos de Salida realizados en el **Ring Provincial** se hace con los siguientes criterios:

- La jefatura de Logística Zonal determinará los destinos que se separan, en función de las paradas de cada Ruta Provincial.
- Como criterio general, para los destinos con poco flujo se confeccionará un solo carro para cada destino con todos los productos, excepto cuando haya volumen suficiente de paquetería, en cuyo caso se consolidará un carro con bandejas y otro con paquetería.

El tratamiento de los Flujos de Salida realizados en el **Ring Zonal** se hace con los siguientes criterios:

- La jefatura de Logística Zonal determinará los destinos que se separan, en función de los CTP de destino y señalará los distintos tipos de productos que se cursan en cada viaje.
- Se deben tener en cuenta las infraestructuras del Centro de destino a la hora de fijar el tipo de contenedor superior que se puede utilizar (carro/jaula).
- La carga debe cursarse en carros directos a cada uno de los Rings del CTP.

El tratamiento de los Flujos de Salida de la Red Troncal o Interzonal se realiza en el **Ring Nacional** con los siguientes criterios (normas dadas por la Subdirección de Red Logística):

- Por cada una de las Rutas Interzonales que salen del CTA solo se cursan los productos y destinos especificados.
- Las clasificaciones por destinos y productos están fijadas de antemano.
- Existe una norma específica en la preparación de determinados Flujos que han de cursarse por la RUN (Red Urgente Nocturna). **Las bandejas que contengan destinos que han de ser cursados por avión deben circular tapadas y flejadas de manera obligatoria.** Estos destinos, que suelen ser los que se corresponden con las Zonas insulares (Baleares y Canarias), los fija el Área de Transportes para cada uno de los CTA.

- Para los destinos NO RUN se realizará un solo carro/jaula/pallet con todos los productos para cada destino NO RUN.
- Para los destinos RUN se realizará un solo carro con todos los productos, excepto correo flat y manual que nunca se cursará en la RUN.

Clasificación, contenerización y consolidación de cargas

La clasificación (de bandejas, o de envíos individuales voluminosos), contenerización y consolidación de cargas consiste en ordenar en carros o jaulas las bandejas, legajos o envíos voluminosos que llegan de la propia Área Logística, de la de Producción o de otros centros. Esta labor se lleva a cabo en Rings de Clasificación y Consolidación, que constan de una serie de jaulas o carros colocados en forma de U cerrada. El rendimiento óptimo se consigue con un máximo de 22 carros en packs de 3 o un máximo de 18 jaulas o pallets. Para facilitar el trabajo y evitar errores, la configuración del Ring está dibujada en el techo, mediante rótulos colgantes identificativos para cada destino.

La **paquetería** ha de recibir un **tratamiento** adecuado, para que llegue a destino en perfecto estado:

- Se cursarán siempre en bandejas, si su tamaño lo permite.
- Se confeccionarán carros o jaulas exclusivos de paquetes, si su volumen lo permite.
- Si hay paquetes en bandeja y envíos al descubierto, cargar primero las bandejas y encima los paquetes al descubierto.
- Los envíos frágiles, con gran volumen y poco peso, se cargarán en la parte superior.
- Una vez confeccionada la jaula o el carro, se procederá a cerrar las cadenas o eslingas. Si estos elementos estuviesen rotos, se procederá a retractilar el carro o jaula antes de situarlo en el almacén de salida.

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.



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. Para el etiquetado se puede utilizar el modelo oficial de etiqueta de carro/jaula (C11 o J1), modelos confeccionados en el ordenador o fotocopias de los mismos, con la misma estructura y tamaño de etiqueta que el modelo oficial.

Preclasificación de envíos en el Área Logística (Entrada) para otras Áreas

En la preclasificación de envíos que se lleva a cabo en el Área Logística (Entrada) para el Área de Producción se tendrán en cuenta una serie de criterios:

- En los Ring de ruptura de cargas con flujos que hayan llegado “ciegos” (sin clasificar) se harán al menos las siguientes separaciones: Normalizado Automatizable, Flat, Manual, UPR, IPC.
- Como norma general se dará prioridad a los productos que requieran tratamiento en el Área de Producción sobre los que requieran tratamiento en el Área Logística.
- En el turno de tarde se exceptúan de la anterior norma los productos dirigidos a la UPR provincial, ya que estos productos serán tratados con posterioridad a la salida de la red nacional.
- En el caso de que queden productos sin tratar, se rotarán las cargas sobrantes. Se les dará prioridad sobre el resto de productos en el turno siguiente.

Cabe tener en cuenta que una parte importante de los flujos de entrada recibidos en el Área Logística no tendrán que ser trasladados al Área de Producción, porque deberán trasladarse desde la propia Área Logística a otros centros:

- Si la carga es completa para un Centro, se limitará su traslado al Almacén de Salida.
- Si la carga es “ciega” (sin clasificar), se trasladará a la Zona de Entrada para ser clasificada en el Ring correspondiente, en función de su destino (local, provincial, zonal o nacional).

Prioridades de curso

Cabe precisar que lo habitual es que todos los envíos que han entrado para ser tratados en un CTA salgan en la conducción prevista; sin embargo, en ocasiones puede haber falta de

capacidad en el vehículo, después de haber realizado las refundiciones posibles. En estos casos se deben tener en cuenta las prioridades de curso:

- Productos urgentes.
- IPC.
- Cartas certificadas.
- Cartas ordinarias normalizadas y prensa diaria.
- Cartas ordinarias flat.
- Paq Estándar y Paquete Azul.
- Cartas de clientes masivos.
- Correspondencia básica manual.
- Publicorreo.
- Devoluciones.

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.
 - Producto transportado en su caso.





CARRO CON BANDEJAS TIPO A CON ESLINGAS



JAULA DE PAQUETERÍA CON ESLINGAS



PALLET RETRACTILADO

Almacenes de Salida

Los **Almacenes de Salida** son espacios localizados en la Zona del Muelle de Salida, y diferenciados por rutas de transporte.

La carga consolidada no debe situarse nunca debajo de las antenas RFID, deben estar perfectamente delimitadas.

Se debe comprobar que la carga se sitúa en el Almacén de Salida correcto comprobando que coincide el destino del carro/jaula/pallet depositado con el destino del Almacén de Salida.

Hay un Almacén por cada Ruta de transporte (salida nacional, provincial o local), según lo establecido en el Mapa de Cargas.

Carga de Vehículos

La **carga de vehículos** es una tarea crítica de la Zona Logística, que marca la calidad del Centro, evita errores de encaminamiento y optimiza las Rutas de transporte.

Hay que leer siempre la etiqueta de la jaula/carro/pallet y comprobar que el destino coincide con la Ruta de transporte que se está cargando.

Se debe tener en cuenta que las bandejas para un mismo destino deben cargarse juntas y que los envíos al descubierto que compartan unidad de carga con bandejas deben cargarse al final, encima de las bandejas.

SALIDAS DE RUTAS INTERZONALES MUELLE 30			
ZONA	CENTRO DESTINO	(*) HORA SALIDA	RUTA
2	ZARAGOZA	21:00	Madrid-Zaragoza-(Lleida)-Barna 5
		15:00	Madrid-Barna 2/CLI
		16:45	Madrid-Barna 4/CLI
3	BARCELONA	18:15	Madrid-Barna 10/CLI
		19:30	Madrid-Barna 6 > Colón/CLI
		21:00	Madrid-(Zag)-Lleida-Barna 5 /CLI

SALIDA DE CALIDAD

En el caso de que no quepan todos los carros/jaulas en el vehículo, se deberá refundir la carga con el mismo destino realizando las combinaciones más lógicas (UPR con paquetería,

automatizable normalizado con automatizable flat...) e indicándolo en la etiqueta del carro/jaula.

Las jaulas, carros o pallets deben ser anclados periódicamente dentro del camión (cada 4, 6 u 8 posiciones) para garantizar que la carga no se desplace. Esta operación la suele hacer el conductor; pero la realizarán los empleados si el camión se carga en ausencia del conductor, cerrando las cinchas de anclaje.

El personal del Área Logística se asegurará también de que el vehículo no sobrepasa el límite de carga autorizado y establecido por el fabricante del vehículo. El peso de la carga del vehículo se calcula mediante la grabación en KYROS de los datos de carga que lleva la ruta (número de pallets, jaulas y carros, y productos que transportan). El sistema calcula el peso aproximado de la carga.

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 contenedores plegables reutilizables) 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, 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.

* 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 y los carros vacíos retornan a Barcelona y 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 o C. Cada CTA dispone de un CREL (Centro Regulador de Elementos Logísticos), es un almacén de bandejas, separadas por tipos. Cada CTA llevará el control y comunicará al Responsable Nacional del Área de Centros de Tratamiento los posibles excedentes o déficit, para que regularice la situación.

Existe un centro regulador de elementos logísticos para la gestión de estos elementos ubicado en Madrid-Chamartín.

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

Control de Datos

Otro elemento clave para el buen funcionamiento del CTA es la toma de datos para el **Cuadro de Mandos del Centro**. Hay una serie de datos que se toman en el Área Logística que revierten en el Sistema de Información Estadística de Correos. Por tanto, se debe ser rigurosos al:

- Reflejar con exactitud los índices de carga de los vehículos que se descargan, diferenciando entre:
 - Metros cúbicos que no requieren más manipulación en el Área Logística que su traslado a otra zona de tratamiento (clasificación automática, manual, UPR, etc.), o bien su traslado a un almacén de salida para el transporte (cargas en tránsito, cargas totalmente completadas en sala de clasificación, etc). Esto es lo que se llama m³ directos.
 - Metros cúbicos que requieren algún tipo de tratamiento en el Área Logística (escáner, consolidación, clasificación, etc).
- Reflejar con exactitud las cargas que quedan pendientes al final de cada turno, diferenciando entre:
 - Metros cúbicos de carga pendiente en tratamiento del Área Logística (de pasar por el escáner, de consolidar en los Rings, de clasificar, etc).
 - Metros cúbicos de cargas pendientes en los almacenes de salida (que no han sido cursados por la red de transportes).
- Reflejar con exactitud las incidencias que se deben grabar en SIE (carga volcada, mala organización de la carga, etc).

También es capital el control de los datos relativos al transporte, que constan en KYROS. Se deben controlar los flujos de entrada y de salida.

Los datos que se necesitan de las **Rutas de Entrada** son:

- Hora real de llegada de la Ruta (se graba en KYROS).
- Conocer si la carga ha llegado bien estibada.
- Conocer otras incidencias (malos encaminamientos, orden de carga incorrecto, etc).

Los datos que se necesitan de las **Rutas de Salida** son:

- Datos relativos a las cargas transportadas (contenedores mayores y tipo de envíos).

También se debe gestionar adecuadamente las posibles **incidencias** que se produzcan. Su origen puede estar en otro Centro, en otra Área de nuestro Centro o incluso en la propia Área Logística. Se han de diferenciar las incidencias puntuales de las reiteradas. Cuando se produzca una incidencia, se debe ser riguroso al anotar los datos necesarios:

- La Ruta en la que se produce la incidencia.
- El número de envíos a los que afecta (una bandeja, un carro, etc).
- El Centro que puede ser responsable de la incidencia.
- La Unidad responsable de la incidencia, si es del propio CTA, y el turno que confeccionó la bandeja, carro o jaula.
- Se ha de comunicar la situación al centro de origen y/o al responsable del Área Logística del CTA.
- Se debe hacer y guardar una fotocopia de la etiqueta de la bandeja o contenedor mayor en el que se produjo la incidencia, proporciona información precisa para la correcta gestión de la incidencia.

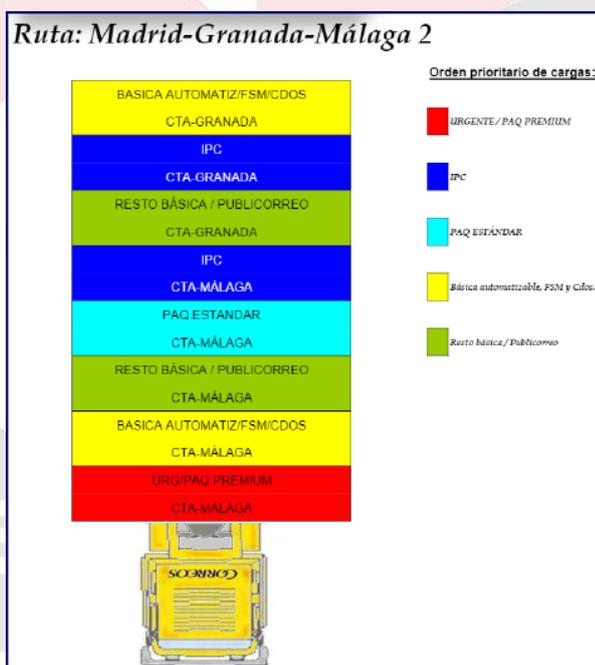
Mapas de Carga

Finalmente, hay que hacer referencia a los **Mapas de Carga**, son los documentos en los que figuran todos los datos de la carga correcta de las rutas de transporte, establecen el orden de prioridad en la carga por productos para cada Ruta de transporte.

Existe un Mapa de Carga para cada una de las Rutas de transporte de salida y llegada al CTA, tanto para la circulación de lunes a viernes como para la de fines de semana.

En cada Mapa de Carga se especifican los siguientes datos:

- Nombre de la Ruta, tipo de vehículo, capacidad y empresa que la opera.
- Centro que carga la ruta en origen.
- Hora de salida/llegada.
- Fin principal para el que está establecida la ruta.
- Clasificación de productos (cada apartado una segregación).
- Orden en el que deben ser cargados los carros o jaulas.
- Hora de llegada a destino.
- Centro que descarga en el final de ruta.



Las rutas que cursan el correo a más de un Centro además de respetar la prioridad en la carga se debe tener en cuenta el orden de descarga.

Si la capacidad del vehículo no es suficiente, se seguirán las prioridades de carga establecidas y se dejará la carga excedentaria convenientemente rotulada, teniendo esta carga prioridad en la siguiente salida.

5.1.3 PUNTOS CRÍTICOS EN LA ZONA LOGÍSTICA

Organización, Orden y limpieza

- Agilizar y gestionar eficientemente la Descarga de Vehículos en horarios punta, especialmente descarga de Rutas provinciales.
- Agilizar y gestionar eficientemente el Escáner y su traslado a las distintas Unidades para su tratamiento.
- Cumplimiento estricto de las Normas de Seguridad y Prevención de Riesgos Laborales en el manejo de manipulación de cargas.
- Carga de vehículos: comprobar el destino de la etiqueta con el destino de la Ruta de transporte para evitar malos encaminamientos que hacen perder calidad en un importante número de envíos, complica las operaciones y genera un nuevo coste de transporte.
- Optimizar la capacidad del transporte y respetar el horario de salida de las conducciones, evitando retrasos injustificados.
- Respetar los Mapas de Carga establecidos para cada Ruta y la prioridad de los productos.

5.1.4 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 Mantenimiento

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.

5.2 ÁREA DE PRODUCCIÓN

El Área de Producción de un CTA consta, a su vez, de varias áreas de tratamiento del correo:

- **Unidad de Productos Registrados (UPR):** donde se da tratamiento a todos los productos registrados y la paquetería.
- **Unidad de Productos Ordinarios (UPO):** dentro de la UPO hay varias áreas:
 - **Área de Clasificación Automática:** se lleva a cabo el tratamiento automático de los envíos a través de las distintas máquinas.
 - **Área de Clasificación Manual:** se lleva a cabo el tratamiento de los envíos que no se pueden tratar de forma automática. Tiene zonas para cada formato (normalizado, flat y gordo). Se organiza teniendo en cuenta el destino final de los envíos (local, provincial, zonal, nacional e internacional).

El correo nacido en cada Zona Postal es remitido al CTA de origen, donde es clasificado en función de los productos y los destinos (local, provincial, zonal, nacional e internacional).

El correo con destino a la propia Zona se clasifica “al detalle”, el destinado al resto de Zonas se clasifica de manera que permita su correcto direccionamiento al CTA de destino.

Se denomina **correo en tránsito** el correo nacido en la Zona de influencia que llega al CTA de origen con destino a otra Zona y trae un nivel de clasificación que permite redireccionarlo a su CTA de destino sin que pase por el Área de Producción.

5.2.1 UNIDAD DE PRODUCTOS REGISTRADOS (UPR)

La clasificación y tratamiento de los envíos registrados se lleva a cabo en las UPR. Todo el correo que entra en el Centro de Tratamiento para la UPR, se recibe de las UAM y Servicio de Recogidas de Clientes, de las Unidades de Reparto y USES y de las Oficinas y otros CTA. Llegan dos flujos de envíos diferenciados:

- **Correo procedente de las UAM, de las Oficinas y del Servicio de Recogida a Clientes** llega separado por productos e incluso clasificado según las clasificaciones establecidas (el de grandes clientes).
- **Correo procedente de Unidades de Reparto y USES**, que consta de envíos reexpedidos, mal encaminados y devueltos (con separación de los productos SICER), y avisos de recibo.

En la UPR se realiza el tratamiento, grabación en SGIE y encaminamiento de los envíos a otros Centros de Tratamiento o a las correspondientes Unidades de Reparto, USES u Oficinas con los siguientes Productos:

- **Básica Certificada Nacional:** Cartas certificadas, Notificaciones administrativas y judiciales, Notificaciones acuerdos especiales y Acuses de recibo.

- **Productos detallables Nacionales:** Cartas certificadas urgentes, Cartas ordinarias urgentes (sin detallar), Cartas certificadas con valores añadidos (reembolso y valor declarado), Paquete Azul, Paq Premium, Paq Estándar y Paq Ligero.
- **Productos Registrados Devueltos:** Cartas certificadas sin valores añadidos y Notificaciones NO SICER.
- **Productos Internacionales:** Cartas Certificadas Internacionales, Paquete Postal Internacional Económico, Paq Light, Paq Standard y Paq Premium Internacional.

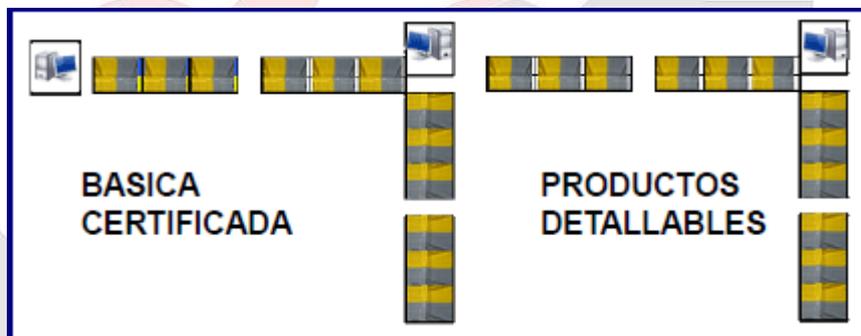
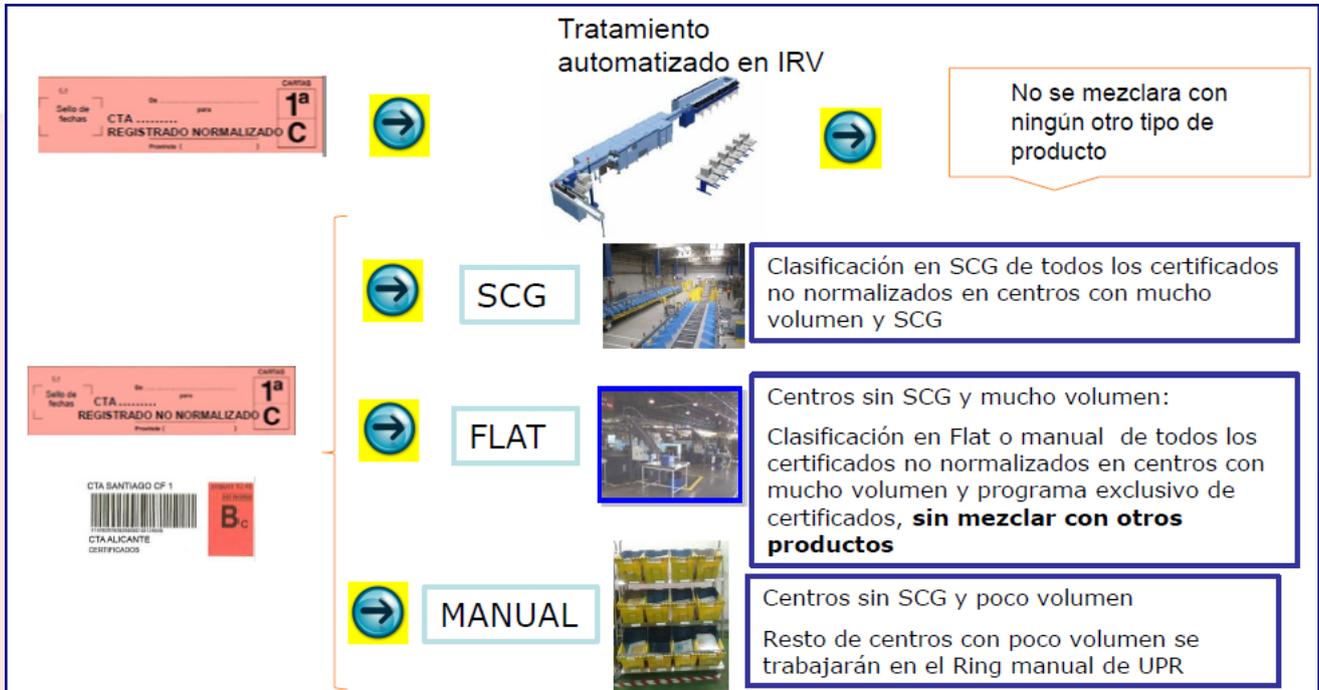
CORREO PARA LA UPR PROCEDENTE DE OFICINAS

	CONTENIDO	CONTENERIZACIÓN	ROTULACIÓN
< 7 mm	TODOS LOS PRODUCTOS Se envía tanto Nacido como Devuelto Excepto: CARTAS CERTIFICADAS, NOTIFICACIONES y AVISOS DE RECIBO	CONTENEDOR TIPO A	
	CARTAS CERTIFICADAS, NOTIFICACIONES y AVISOS DE RECIBO (1)		
	NORMALIZADO y NO NORMALIZADO (2) (Devuelto) AVISOS DE RECIBO (3)		
≥ 7 mm	TODOS LOS PRODUCTOS Se envía tanto Nacido como Devuelto (4)	CONTENEDORES TIPO B, C según volumen o CARRO	
SICER	ENVIOS y AVISOS DE RECIBO SICER (devueltos y grabados), E-AR (avisos de recibo electrónicos) (Los que tengan incidencias también irán dentro de esta bandeja en sobre aparte).	CONTENEDOR TIPO A	
CORREOS EXPRESS	ENVIOS Correos Express Con albarán de Correos Express	CONTENEDORES TIPO A, B, C o CARRO	



Los envíos postales registrados se clasifican de manera automática en general:

- Los envíos de grosor inferior a los 7 mm en las máquinas de clasificación de la correspondencia.
- Los envíos de grosor igual o superior a 7 mm en las máquinas de clasificación de la paquetería.
- No obstante, determinados envíos, por sus características, se clasificarán a mano.



Básica Certificada Nacional

- El correo normalizado automatizable se clasifica de forma automática en la IRV.
- El correo NO normalizado automatizable se clasifica de forma automática en la SCG o TOP.
- El correo normalizado y NO normalizado NO automatizable se clasifica de forma manual.

Utilizar siempre la bandeja más pequeña posible y que mejor se adapte al contenido.



Las bandejas deben circular perfectamente rotuladas, tapadas y flejadas para aquellos destinos que circulen por vía aérea.

Tanto los certificados normalizados como no normalizados se cursarán en bandeja exclusiva de certificados sin mezclar con ningún otro producto, excepto para aquellos destinos locales/provinciales/zonales con poco volumen que pueden circular engomados en la bandeja IPC y rotulados con la etiqueta de IPC.

Envíos Detallables

En el Ring de Urgentes se tratan todos los envíos detallables. Se confecciona un contenedor por provincia, salvo para Madrid y Barcelona, que se confeccionan dos destinos (capital y provincia). También se tratará en esta zona el correo Zonal e Interzonal que se ha de repartir en las USE y URO de la zona.

En los destinos de urgentes se incluyen todos los productos Nacidos y devueltos que se registran en SGIE.

Operativa:

- Seleccionar en SGIE Lectura manual.
- Pistolear en SGIE código de barras del envío.
- Contenerizar directamente en la bandeja.



Utilizar siempre la bandeja más pequeña posible y que mejor se adapte al contenido. Las bandejas deben circular perfectamente rotuladas, tapadas y flejadas para aquellos destinos que circulen por vía aérea.

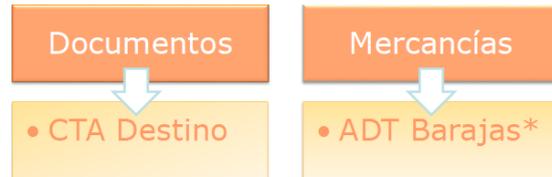
Tratamiento del correo origen Interzonal con destino Provincial/Local

<ul style="list-style-type: none"> • Cualquier producto* con dimensiones SUPERIOR a 35x25x08 cm • *CityPAQ <p>Productos a cursar a USES</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Cualquier producto con dimensiones IGUAL O INFERIOR a: 35x25x08 cm <p>Productos a cursar a UROS</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Paq Premium entrega oficina • PL • Paq Estándar entrega oficina • PR o PS <p>Productos a cursar a Oficinas Postales</p> 
---	---	--

No se detallan en SGIE las notificaciones, cartas certificadas nacionales e internacionales de importación sin valores añadidos.

Tratamiento de los envíos registrados de UPR
Origen Las Palmas, Tenerife, Ceuta y Melilla y
Destino Península y Baleares →

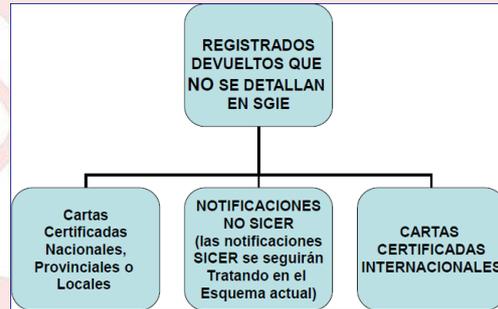
* Hay que realizar los trámites aduaneros



Registrados Devueltos

Del CTA de Origen a CTA de Destino:

- Con todas las cartas certificadas sin valores añadidos (ni RB ni VD) y Notificaciones no SICER normalizadas y no normalizadas se clasificarán a CTA de destino con todas las provincias de la Zona sin grabar en SGIE (mismos destinos que en Básica certificada).
- Se contenerizarán en la bandeja que mejor se adapte al contenido.
- La bandeja será rotulada a CTA de destino con las etiquetas de las EGES.
- Se cursarán a diario en las rutas de transportes establecidas en cada zona.
 - NO RUN.
 - No Aéreo (Excepto de Canarias a Península).



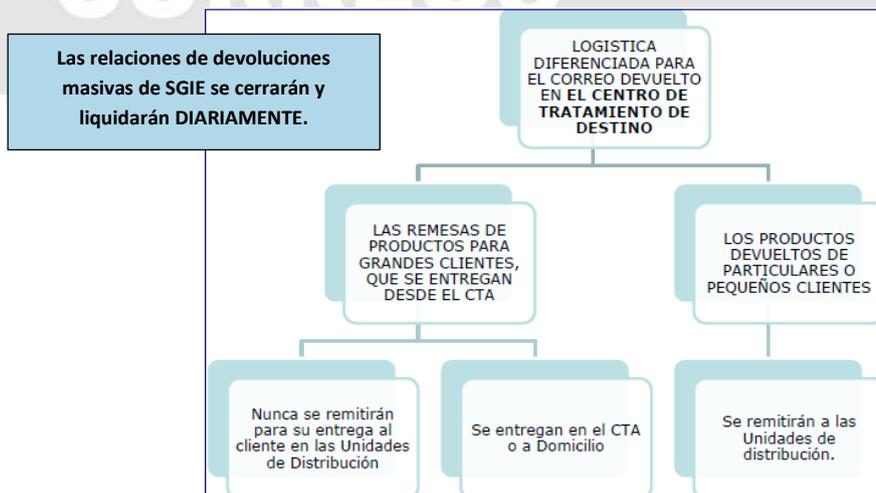
Registrados Devueltos de CTA de Las Palmas y CTA de Tenerife a Península y Baleares:

- Se clasificarán en el mismo esquema que el resto de CTA'S. Sin registrar en SGIE.
- Se engomarán cada uno de los destinos según el esquema y contenerizarán en 2 bandejas. Una con todos los envíos nacionales y otra con los envíos internacionales. Siempre en el contenedor más pequeño.
- Se etiquetarán las bandejas con las etiquetas descritas y el siguiente rotulo:



Se remitirán vía aérea con el resto de bandejas de correo nacido.

Registrados Devueltos en el Centro de Tratamiento de Destino:



Tareas Críticas en la UPR

- Es importante mantener el área de trabajo limpia y ordenada, tanto al comenzar como al finalizar la jornada. Cada turno deberá dejar los expositores alimentados con bandejas para que el siguiente turno pueda comenzar a trabajar.
- Se respetará el LAY-OUT establecido que será el mismo para todos los turnos, evitando desplazar el mobiliario cada vez que cambia el turno.
- Se agilizará el traslado de la carga desde el escáner hasta la UPR.
- En la apertura del Turno tarde se priorizará la apertura de las bandejas de Productos Especiales (urgentes y asimilados).
- En el Turno Noche se Priorizará la apertura de las bandejas rotuladas a CTA Urgentes.
- Hay que extremar las precauciones asegurando que las bandejas vayan perfectamente rotuladas, tapadas y flejadas para aquellos destinos que se cursan por vía aérea.

5.2.1.1 SISTEMA DE CLASIFICACIÓN DE PAQUETERÍA (SCP)



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

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 AUTOMATIZABLE

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).

Correos cuenta con dos tipos de máquinas para la **clasificación automática de paquetería mediante el sistema SCP:**

- **Máquinas de media producción**, que permiten hasta 13 rampas de salida y tienen una capacidad de 2.500 paquetes por hora.
- **Máquinas de alta producción**, que clasifica hasta en 43 rampas de salida y tienen una capacidad de 6.000 paquetes por hora.

El sistema de clasificación se basa en el principio de que las etiquetas de paquetería (14,5 x 10 cm) confeccionadas por IRIS llevan incorporado el código postal de destino al final del código de barras del envío que la máquina lee. Este sistema de clasificación consta de una zona de entrada, una estación de identificación con lectura de cámara en dos posiciones (en la parte superior o en el lado lateral frontal del operario), una cinta transportadora y 13 o 43 rampas de salida.

La máquina consta de los programas Nacional (encaminamiento) y Zonal, Provincial, Local (distribución). En las máquinas de media producción, cada programa dedica 2 rampas a salidas técnicas (la 1 "Rechazo" y la 13 "Excedencia"). Las otras 11 rampas (2-12 "Clasificación de destinos") permiten un máximo de 3 destinos por rampa (33 destinos en total). La separación de cada destino a pie de rampa es manual. Las máquinas de alta producción permiten hasta 120 destinos en total.

Productos a tratar

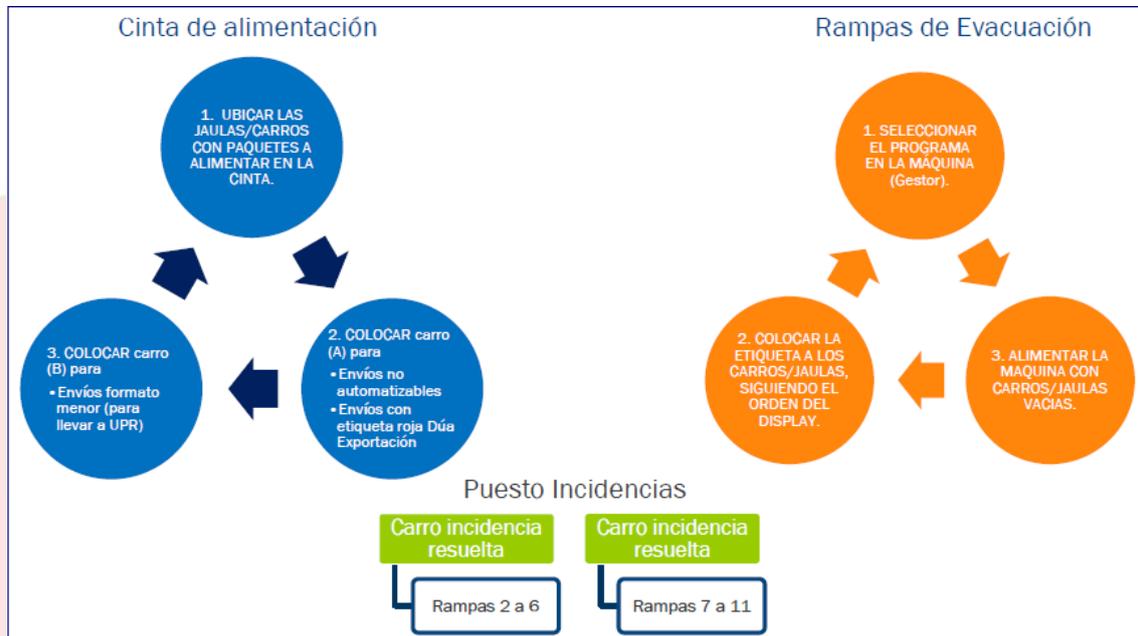
Turno de tarde	Turno de noche
<p>Paquetería procedente de UAM y recogida de clientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Paquetería a admitir en el SCP, se trasladará para su admisión y clasificación automática cuando la UAM haya realizado las comprobaciones oportunas. • Paquetería admitida con albarán NO SICER se trasladará al puesto de entrada para grabar el código postal de destino desde la opción de menú "ACONDICIONAR". <p>Todos los productos (susceptibles de ser automatizables) procedente de la recogida de sucursales y red provincial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Al estar admitido se traslada directamente a la máquina para su clasificación a destino 	<ul style="list-style-type: none"> • Paquetería procedente de otros Centros. • Paquetería del turno tarde para reciclo del turno noche.

Los centros con SCP para el tratamiento automático de la paquetería tratan:

- **Envíos nacidos (programa nacional):** Certificados nacidos de grosor igual o superior a 7 mm, paquetería nacida y paquetería devuelta reetiquetada.
- **Envíos para distribuir (programa zonal, local y provincial):** Paq estándar, paquete azul, certificados de grosor igual o superior a 7 mm, Paq Premium, certificado urgente de grosor igual o superior a 7 mm, Paq Premium Internacional, EPG y PPI importación,

certificados internacionales de importación de grosor igual o superior a 7 mm, paquetería devuelta.

Operativa previa a la puesta en funcionamiento de la máquina



- Alimentación: alimentar la máquina con carros/jaulas y rotularlos correctamente según el destino y el mismo orden que figura en el display de la rampa.
 - Las etiquetas son adhesivas, blancas, de tamaño A5.
 - Jaulas: las etiquetas se pegan.
 - Carros: las etiquetas se depositan en el etiquetero (sin pegar).
- Procedimiento operativo:
 - Pulsar el botón del destino correspondiente en la pantalla situada a pie de rampa (hasta que parpadee).
 - El sistema envía una orden a la impresora, y ésta emite una etiqueta que queda depositada en la propia impresora. El contenido de la etiqueta es proporcionado por el programa de clasificación e indica el destino de los paquetes.

CORREOS		FECHA	20 / 06 / 2018
DE:	SCP CTA OVIEDO		
DESTINO:	ZONA 1		
	CTA SANTIAGO		
	PROGRAMA LOCAL		
VÍA:			
	RAMPA 3		

Alimentación de los equipos

Los paquetes de otros centros con etiqueta verde irán al puesto incidencias para registro manual.

Los envíos se alimentan con el código de barras situado en la parte superior o en la cara lateral frontal del operador, siempre apoyados en la cara más estable (la de mayor superficie), preferiblemente, longitudinalmente a la cinta y CB arriba. Si no posible, CB en el lateral frontal del operario.

Es aconsejable que entre cada paquete se establezca una separación de 25 cm, con menor separación, se producen “tirones” en cinta.



La mala alimentación de los envíos implica un aumento de los rechazos. Para optimizar el rendimiento de la máquina y evitar en la medida de lo posible el rechazo es muy importante realizar bien la operativa en la alimentación de los paquetes en la cinta de alimentación, no alimentando envío de los NO Automatizables.

En admisión la etiqueta debe colocarse en el anverso del paquete sin que quede doblada, rota o plegada. El código de barras debe poder leerse con facilidad.



Evacuación de la máquina

El Sistema de Evacuación manual utiliza los siguientes elementos:

- **Rampas de salida:** el sistema de clasificación posee 13 rampas de salida, cada una de ellas se identifica numéricamente. Dispone de una pantalla donde se pueden mostrar hasta tres destinos:
 - Balizas rampas: llena: luz fija.
- **Jaulas o Carros transportadores:** situados en frente de las rampas, donde se depositan los paquetes.
- Si se detectan **paquetes de otro código** postal a la salida de la rampa, se trasladan al puesto de incidencia. En la mayoría de los casos es porque en origen han grabado mal el código postal de destino.
- Se deberán trasladar los envíos al puesto de entrada, grabar el código postal de destino desde la opción de menú “Acondicionar” y volverlo a alimentar.

Gestión de incidencias y registro manual

El puesto de entrada del Registro manual sirve para registrar los envíos no automatizables (por forma o peso), incluyendo los procedentes de otros centros identificados con etiqueta verde.



Una vez registrado el paquete, el sistema imprime en la pegatina verde el número de la rampa, se separará en un carro y se distribuirá en la rampa correspondiente. Operativa:

- Seleccionar Registro Manual.
- Introducir el código de barras del paquete.
- Introducir el código postal de destino.
- Registrar.
- Registrar el paquete en la base de datos e informará en pantalla del destino y rampa que le corresponden al paquete según el resultado de validación y del programa de clasificación.
- Pegar la pegatina verde al paquete (si el paquete ya viene con pegatina verde colocarla encima de esta o quitar la que traía de otro centro).
- Depositar el paquete en una jaula/carro.
- Realizar la clasificación manual en los mismos carros/jaulas que la paquetería automatizable, intentando no dejarla para el final, para evitar acumulaciones

Los envíos con incidencias se llevan al puesto de incidencias, allí se selecciona “Gestión de incidencias” y se introduce con el lector el código de barras del envío. Automáticamente, el sistema indica el motivo del Rechazo (Rampa 1). Las principales incidencias son:

- Si afectan al **Código de Barras (CIO)** del envío:
 - **CIO no leído:** en la mayoría de los casos se debe a una incorrecta alimentación o deterioro del código de envío. Si está deteriorado duplicar CIO, pegar en el envío y volver a alimentarlo. Si tiene buen aspecto volver a alimentar.
 - **CIO múltiple:** envíos con dos códigos de barras. Un mismo envío no debe llevar más de una etiqueta con código de barras, si la lleva se inutilizará la etiqueta que no corresponda (quitándola, tapándola con una etiqueta blanca o duplicando la etiqueta correcta y pegándola encima) y se volverá a alimentar el envío.
- Si afectan al **Código Postal (CP)** del envío:
 - **CP no encontrado:** el código postal de destino no está grabado en el envío. En el Puesto de incidencias se selecciona la opción “Acondicionar”, se lee el código del envío y se graba el código postal de destino. Se imprime una etiqueta que se pega en la cara en la que figura la etiqueta del código de barras y se vuelve a alimentar el envío.
- Si afectan al **Código de encaminamiento (CE):**
 - **CE múltiple:** se ha encontrado más de un CE valido para el paquete. Si hay varias etiquetas CE pegadas sobre el paquete identificar cuál es la buena, quitar las otras. Si no se sabe cuál es la buena, arrancar todas y sacar nuevo CE. La etiqueta buena debe estar/pegarse sobre la misma cara del paquete que tiene el código CIO y se vuelve a alimentar el envío.

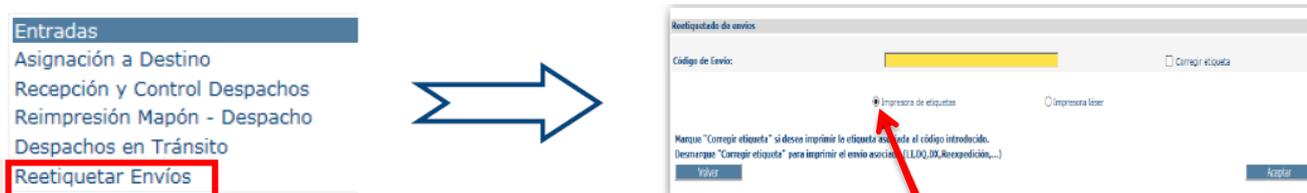
Cuando el envío Paq Premium o Paq Estándar venga reetiquetado (devuelto) pero traiga el código original (PR o PS) y el de devolución (DQ o DX), teniendo así CIO múltiple (dos códigos de barras), en “Gestión de incidencias” se debe “Duplicar CIO” (siempre el DQ o DX) y pegarlo tapando el numero original (PR, PS).

Todos los paquetes procedentes de “Rechazo” que han sido gestionados en el Puesto de Incidencias volverán a ser alimentados en la máquina para su clasificación automática, de esta manera el paquete será automatizable en el CTA de origen y en el CTA de destino.

El Código Postal que se grabe desde la opción “Acondicionar”, prevalecerá sobre el código postal grabado en cualquier otro sistema. Además, se transmitirá al resto de SCP.

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

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



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.

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.

Paquetería de Importación-Exportación

Los envíos de paquetería de **importación** reciben el siguiente tratamiento:

- Los envíos EPG se reetiquetan en Barajas y, desde ese momento, se leerá el nuevo código.
- El PPIE y Paq Standard Internacional se reetiquetan en Barajas con una etiqueta única y, desde ese momento, se leerá el nuevo código.
- Los Paq Premium Internacional no se reetiquetan y se tratan con el código de origen.

Los productos de paquetería admitidos en España para la **exportación** no se clasifican automáticamente (paquete internacional económico, Paq Standard Internacional y Paq Premium Internacional).

Los envíos admitidos con DUA de exportación se cursan a Madrid CAM-4, que es quien confecciona el DUA.

El CTA de Tenerife cursará toda su paquetería a Madrid-Barajas, para su control aduanero.

Puntos Críticos

- **En la Alimentación:**

- En la cinta de alimentación No alimentar la paquetería devuelta sin pasar por el puesto de incidencias, ni la que en su cubierta lleve el círculo verde (manual de otros centros).
- En la cinta de alimentación No alimentar envíos que excedan de las dimensiones o peso establecido o con formato irregular.
- **En la evacuación:**
 - Al tener 2 o 3 destinos por rampa se hace necesario extremar la atención para evacuar el paquete a su destino correcto.
 - No se retira ningún carro lleno sin rotular correctamente. Al retirar el carro lleno se sustituirá por uno vacío rotulándolo inmediatamente.
 - Evitar el deterioro de los envíos. Colocar la paquetería pesada a un lado, nunca encima de la paquetería frágil.
 - La jaula de excedencia se trasladará a la cinta de alimentación para volver a alimentar los paquetes. La jaula de rechazo se traslada al puesto de incidencias para gestionar los rechazos.
- **En la gestión de las incidencias:**
 - Gestionar las incidencias procedentes del rechazo y el manual a la vez , evitando acumularlo para el final.
 - En el registro manual, si el envío ya viene de otros centros con la pegatina verde, colocar una nueva pegatina verde encima para evitar errores en la clasificación.
 - Todos los paquetes se gestionan en el puesto de alimentación para que el paquete sea automatizable cuando llegue al centro de destino.

5.2.2 UNIDAD DE PRODUCTOS ORDINARIOS (UPO)

Es la Unidad dentro de un Centro de Tratamiento encargada de la clasificación automática y manual de los productos ordinarios (sin trazabilidad en los sistemas de Correos).

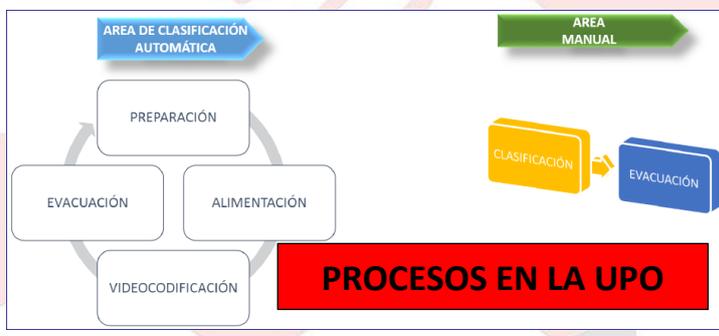


ÁREA MANUAL

En la UPO se diferencian dos grandes Áreas:



El **Área Manual** tiene zonas para cada producto (IPC, certificado, ordinario y devuelto). Se organiza atendiendo al destino final de los envíos (local, provincial, nacional, zonal e interzonal).

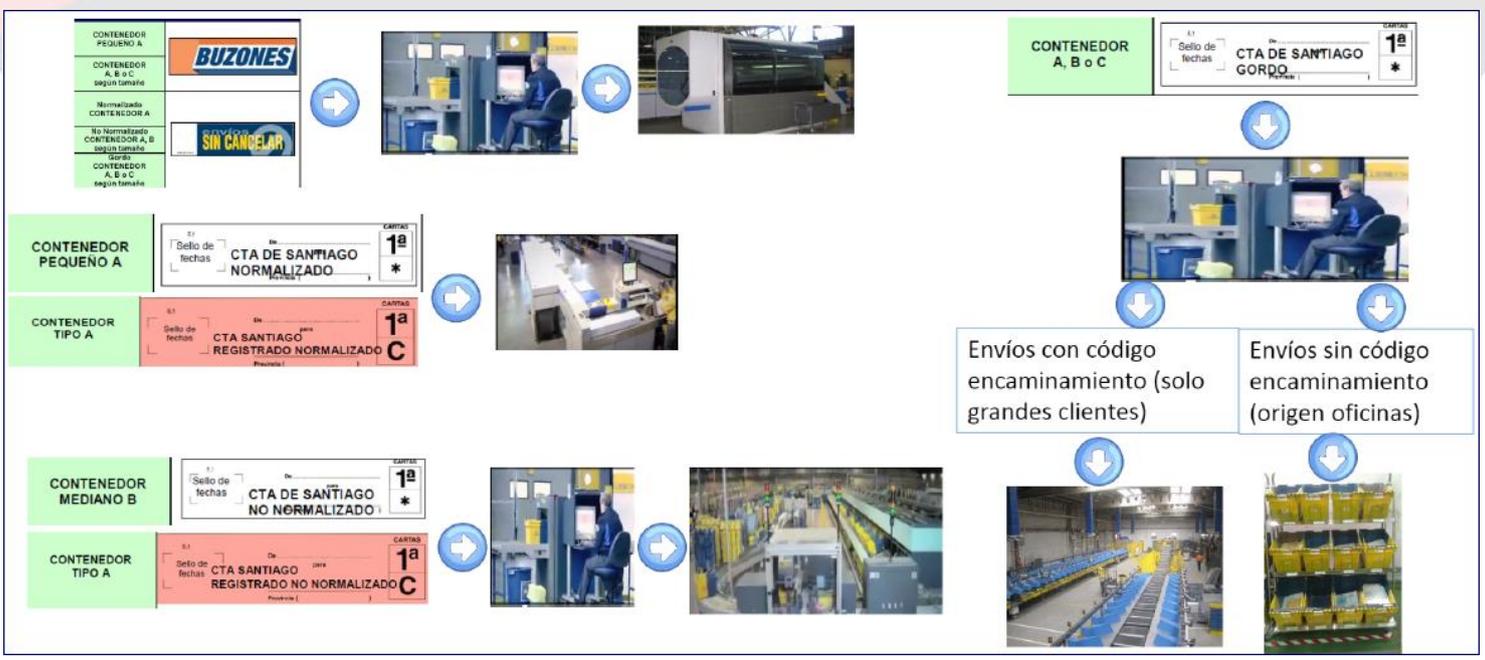


5.2.2.1 ÁREA DE CLASIFICACIÓN AUTOMÁTICA

A priori todo el correo es susceptible de Automatización. Los operarios del sector de alimentación de las configuraciones de automatización, deciden el correo que pasa por la máquina. En ningún caso los procesos anteriores lo deciden.

El tratamiento de los flujos automatizables se hará con la anticipación suficiente para que el Centro pueda cumplir los objetivos fijados, contemplando el resto de procesos.

Circuito de Envíos Ordinarios dentro del Centro de Tratamiento



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.

MÁQUINAS DE CLASIFICACIÓN AUTOMÁTICA

CFC (Segregadora-Faciadora-Canceladora)

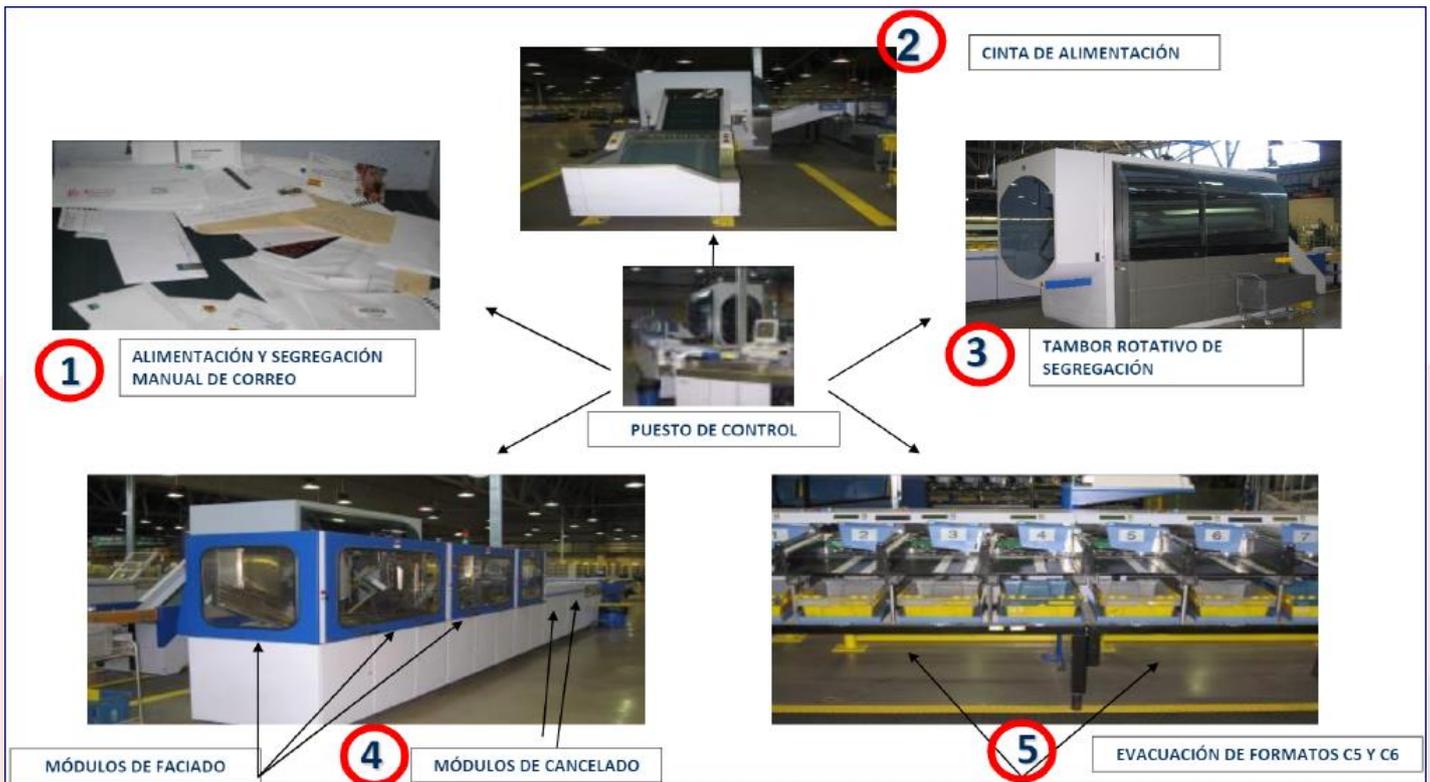
La mayor parte de las cartas llegan al CTA procedentes de Unidades de Admisión Masiva o de Oficinas, por lo que vienen correctamente franqueadas y con un nivel de preparación que les permite pasar directamente al Área de Clasificación Automática. Sin embargo, las cartas franqueadas con sellos, tanto si proceden de buzones como de oficinas, deben ser tratadas previamente por las máquinas CFC (llamadas comúnmente bomboneras, porque cuentan con un tambor giratorio), que las Segregan por formatos (Gruoso, Flat y Normalizado, este último es, además, faciado, cancelado y clasificado en apilados), Encaran y Cancelan (matasellan) su franqueo.

Trata 10.000 carta/hora por la tolva y 35.000 cartas/hora por el alimentador secundario.

La CFC es la configuración automática encargada de Segregar, Faciar y Cancelar el correo con sello procedente de Buzones. En todos los CTA hay CFC excepto en el de Oviedo y Tenerife.



Detalle de funcionamiento



- **Capacidad de producción nominal:** 30.000 objetos/hora en la sección de faciado/cancelado.
- **Segregado de Gordo:** Objetos de espesor superior a 6mm.
- **Segregado de Flat:** espesor inferior a 6mm y dimensiones superiores a 250x200mm.
- **Faciado:** reconocimiento del signo de franqueo mediante captura de imagen a color del envío y su comparación con una base de patrones residentes en el sistema. La máquina reconoce los diferentes tipos de franqueo usados en Correos. Tasa de faciado=95%.
- **Seguridad:** 2 detectores de fósforo (que localizan el sello y detectan sellos falsos) y 2 OCR. Tasa de detección de fósforo=95%.
- **Cancelado:** sistema mecánico, 2 canceladoras. Reparto uniforme de tinta. Cancelado, parametrizable.

Tienen capacidad para separar el correo normalizado (incluso separando cartas de tarjetas postales en casilleros de salida diferenciados), el de formato flat y el de formato gordo.



Operativa

- Antes de la clasificación:
 - Meter el correo sin preparar en la tolva de alimentación.
 - El correo preparado se meterá por el alimentador secundario.



- Durante la clasificación:
 - No tiene trabajo continuo, se alimenta a medida que llegan las Rutas al Centro.
 - El correo con la indicación “Por Avión”, sale al apilador 1 y se traslada al Área de Manual.
 - Cuando se esté alimentando correo de Buzón, es importante revisar el Rechazo por si hubiera correo internacional prioritario.
- Después de la clasificación:
 - Es importante la rápida evacuación de los apiladores:
 - Los apiladores de formato normalizado C6 pasarán a la cabecera de la IRV.
 - El apilador de formato no normalizado C5 pasará a la cabecera de la TOP.
 - El apilador de correo internacional se traslada a la Zona de Manual.
 - Los apiladores de Rechazo se analizarán en el Área de Manual.
 - El formato gordo (espesor superior a 6mm) que sale por culling, se cancela a mano y se traslada al Área de Manual.

Los centros sin CFC utilizan canceladoras de mediana producción para cancelar el correo con sello.



Tras pasar por esta máquina, los envíos normalizados pasarán al Área de Clasificación Automática, los envíos con formato Flat pasarán al Área de Clasificación Flat y los envíos con formato gordo pasan al Área de Clasificación Manual. Esta máquina no cancela los envíos de formato gordo, por lo que deben ser matasellados con matasellos manual.

Las cartas normalizadas franqueadas con los sistemas de franqueo en Oficina y las franqueadas con sellos que han pasado por la máquina CFC se dirigen al área de clasificación automática, donde serán objeto de dos operaciones, la indexación y la clasificación.

IRV (Máquina de Tratamiento Automatizado de envíos Normalizados)

La IRV es la máquina integrada de lectura y videocodificación, donde se introducen por primera vez las cartas. Dispone de un sistema OCR de 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). Una vez



codificadas pasan a un preclasificador de 56 casilleros en los cuales se almacenan por programas Nacional, Provincial y Local. El reconocimiento medio es del 90 % contando con la videocodificación (Online).

Las indexación se lleva a cabo con **máquinas IRV**, con sistema OCR, que captan la dirección de los envíos mediante cámaras, las analizan y asocian con códigos postales (cuando son envíos que se van a encaminar a centros de clasificación de otras provincias) o incluso con secciones de reparto concretas (cuando son envíos que se van a encaminar a carterías de la Zona).

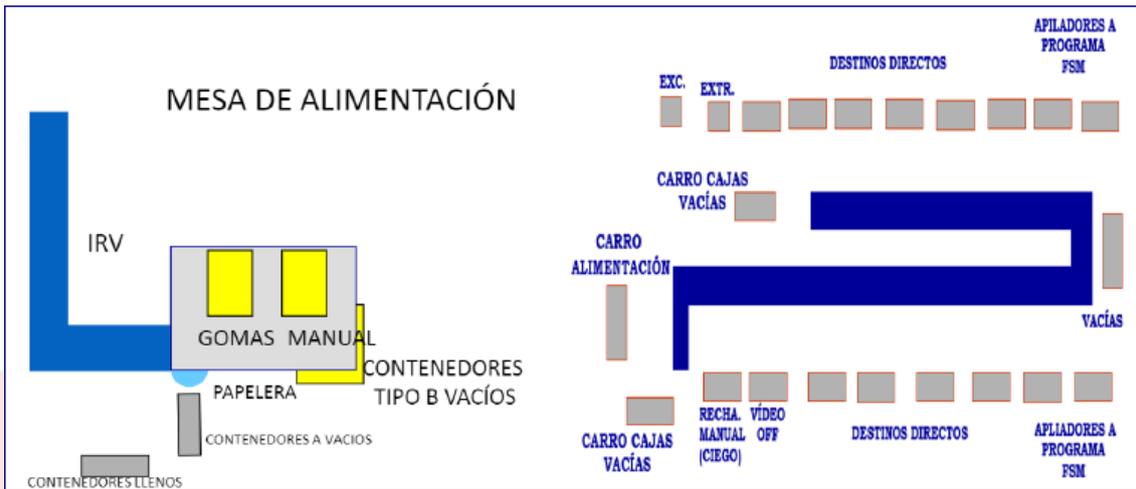
Cuando la dirección no se puede leer o es incoherente o desconocida, el sistema pasa la imagen a un puesto de videoindexación (VCS), que presenta en pantalla el anverso del envío para que un trabajador lo indexe, introduciendo el código postal mediante un teclado numérico.

Cada máquina lee a una velocidad de hasta 40.000 cartas a la hora para correo con formato normalizado y C-5; para correo con formato flat (lomo fino, DIN A-4 o asimilados), la velocidad puede estar en torno a los 20.000 envíos a la hora.

Preparación

- Preparar la máquina:
 - Ordenar mesa de alimentación.
 - Poner bandejas A en los apiladores.
 - Colocar carros o pallets para depositar bandejas llenas.
- Seleccionar programa de clasificación (Nacional, Zonal, Provincial, Local).
- Imprimir etiquetas y ponerlas en las bandejas.
- Comprobar si hay correo pendiente para alimentar en IRV.





Alimentación

- Un lector óptico lee la dirección del envío.
- Prestar máxima atención al faciado (encarado) del correo.
- Volcar las cartas siempre bien pegadas a la zona interior del alimentador.
- “Picar” (golpear) el correo con código o dirección parcialmente oculto.
- Control continuo en pantalla del porcentaje de reconocimiento, parando la alimentación y avisando al Jefe de Equipo cuando baje del 70%.
- Utilizar la función “por qué no está lista” en caso de parada de la máquina para una más rápida resolución de incidencias.
- Avisar al Jefe de Equipo en caso de avería, para su control.
- Parametrizar (señalar ventanilla) al correo procedente de admisión masiva con ventanilla en el lado izquierdo y remite en el derecho.
- Retirar etiquetas de las bandejas, tanto de los contenedores como de los carros.
- Gestionar los contenedores vacíos conforme al modelo de producción.



Evacuación

- Etiquetar los contenedores nada más situarlos en su lugar, excepto el dirigido a Vídeo-Off, que se hará al completarse el contenedor.
- Prestar la máxima atención a las luces de aviso de apilador caso lleno para evitar el paso a excedencia de los envíos y su doble clasificación.
- Prestar la máxima atención en la evacuación de los contenedores a los carros de transporte.

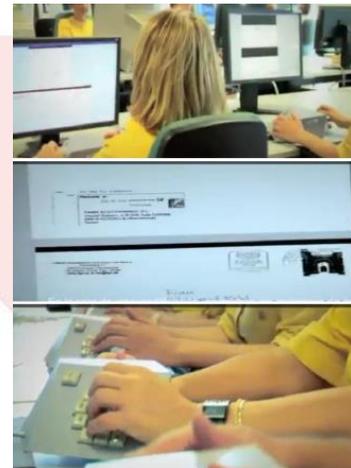


- Colocación de las cintas de contención en los carros correspondientes.
- Colocar siempre los envíos levantados facitados (con el anverso del envío mirando hacia el lado amarillo del contenedor y el sello siempre en la parte superior del contenedor).
 - En destino han de ser clasificados por otra máquina u otra persona por lo que deben llegar ordenados.
- Prestar especial atención a la alimentación del flujo de Vídeo-Off al finalizar los turnos.

Sala de Videocodificación

En la sala de Videocodificación se reciben las imágenes de las cartas que no han tenido lectura en la IRV y los operarios introducen el código postal de destino.

- Mayor productividad: tratamiento Online.
- Gestionar el flujo por prioridades (IPC>Buzones y Oficinas>Masiva).
- Gestión permanente por parte del Jefe de Turno.



Fases del proceso de trabajo

- Las cajas depositadas en los carros de izquierda a derecha por orden de llenado y a 5 alturas.
- Se vuelcan las bandejas con los envíos, encarados y formando grandes filas, en la zona de alimentación de la máquina.
- La máquina singulariza los lotes, introduciendo a gran velocidad y de uno en uno los envíos en unas cintas de arrastre que los guían durante todo el proceso.
- La máquina con sistema OCR dispone de una cámara que capta la imagen de la dirección y la envía a un ordenador. Las imágenes que ofrecen dudas son presentadas en una pantalla de video a un operador durante unos 15 segundos para que las indexe (introduzca el código postal mediante un teclado numérico) o bien son indexadas posteriormente.
- Los envíos pasan por una impresora que les imprime un código de barras identificativo del código postal o de la dirección.
- La propia máquina lee ese código y manda el envío a un casillero, permitiendo así su preclasificación.
- Se debe evacuar cada media hora hacia la zona manual el flujo de rechazo.
- Los envíos con código de indexación erróneo serán tratados en la zona de manual y cursados junto al resto de envíos no automatizables.

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. ●

Tratamiento automático del correo normalizado devuelto en la IRV

Las cartas ordinarias y publicorreo normalizado devuelto de grandes clientes se clasifican automáticamente en las IRV de los Centros de Tratamiento.



En el programa de devueltos de IRV la máquina clasifica por logos de los clientes, mediante la identificación de estos.

Para conseguir un grado óptimo en la clasificación hay que mantener actualizados los logos y analizar el rechazo.

FSM (Máquina de clasificación final)

Parte de las cartas contenidas en los programas nacional y provincial y todas las de local de la IRV pasan a la **Máquina de Clasificación Final o FSM**, que dispone de 400 casilleros distribuidos en cinco niveles (80 clasificadores por nivel) y se utiliza para la clasificación de los centros de Correos locales.

Las **máquinas de clasificación final o FSM** permiten la separación de los envíos normalizados previamente indexados por códigos postales o por secciones de reparto, leyendo el código de indexación. Tienen una capacidad de clasificación de hasta 40.000 envíos por hora. El reconocimiento medio es del 99 %.

Las máquinas de clasificación trabajan con programas que asocian los destinos de los envíos con casilleros de salida de la máquina. Cada salida puede contener envíos dirigidos a un código postal o a “puntos finales de destino” (PFD) -una calle o a una sección de reparto-. Cada máquina puede tener hasta 400 casilleros de salida, cada uno de los cuales permite apilar hasta 100 envíos normalizados. La dotación de personal por máquina será de 1 alimentador y 3 levantadores.



Fases del proceso de trabajo

- Se vuelcan las bandejas en la zona de alimentación de la máquina con los envíos previamente indexados, encarados y formando pilas, comprobar previamente que la etiqueta del carro coincide con el programa de la máquina a alimentar.
- La máquina los singulariza e introduce mediante cintas de arrastre.
- Un lector de códigos lee el código identificativo y el código de clasificación y asocia el envío a un casillero.
- Prestar atención al semáforo (5 colores) de la cabecera por si hubiera incidencias o atascos.
- Un operario va levantando los casilleros e introduce los envíos en bandejas tipo A etiquetadas (evacuación).
- Las bandejas se colocan en carros para su transporte al muelle de salida.

Criterios de actuación en la evacuación

- Poner etiquetas al colocar las bandejas.
- Prestar la máxima atención a las luces de aviso de apilador casi lleno para evitar el paso a excedencia de los envíos y su doble clasificación.
- Realimentación inmediata de la excedencia.
- Prestar la máxima atención en la evacuación de los casilleros-apiladores, fijándose siempre en el número del casillero y del contenedor de la estantería.
- Colocar siempre los envíos levantados facitados (con el anverso del envío mirando hacia el lado amarillo del contenedor y el sello siempre en la parte superior del contenedor).

TOP 2000 (Máquina de clasificación de correo No normalizado-Flat)

Tratamiento y clasificación automático del correo NO normalizado (envíos con formato flat).

Cada uno de estos equipos trata 38.000 envíos efectivos a la hora, con una profundidad de código postal, agrupación de códigos y, en algunos casos, hasta sección de reparto.

CARACTERÍSTICAS DEL CORREO NO NORMALIZADO

Peso óptimo: hasta 800 gramos
Altura: entre 90 y 238 mm
Espesor óptimo: entre 0.5 y 20 mm
Longitud: entre 140 y 380 mm
No contiene ningún material rígido (madera, chapa, etc)
No tiene contenido irregular
No lleva ningún código de indexación de máquina.
No es correo devuelto, reexpedido o mal encaminado.

Tiene una OCR mucho más completa y avanzada que la de las máquinas IRV. Es una máquina que realiza de manera unitaria las funciones de indexación y clasificación. Permite hasta 312 salidas diferenciadas.

Los productos a automatizar en la TOP 2000 son las cartas ordinarias NO Normalizadas Nacionales e Internacionales de Importación, el publico correo NO Normalizado y las cartas

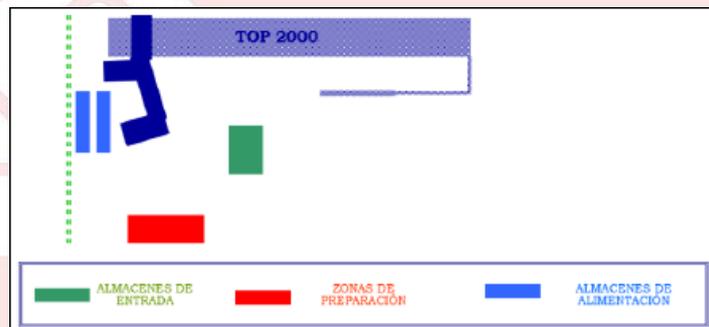


certificadas NO Normalizadas Nacionales e Internacionales de Importación.

Hay que señalar que el correo IPC en formato flat, que hasta hace poco se clasificaba en la TOP, ahora va al manual. Solo se automatiza el IPC normalizado en la IRV.

Zona de preparación

- Todo el correo no normalizado que llega al Centro se encaminará a la mesa de preparación de la alimentación en la máquina TOP 2000 (Flat).
- Almacenar el correo que tiene que ser preparado antes de su tratamiento en máquina.
- Antes de iniciar el turno se cargará la máquina de bandejas B hasta que el semáforo se apague. No obstante, cuando esté en fase “verde”, podrá comenzar la alimentación del correo.
- Los contenedores utilizados serán bandejas tipo B y se introducirán en el circuito sin etiquetas manuales, con los flips hacia abajo y el color amarillo hacia atrás según el avance de la cinta.
- Depurar el correo Flat automatizable del que no lo es.
- Encarar y limpiar de gomas o flejes el correo Flat automatizable.



Alimentación

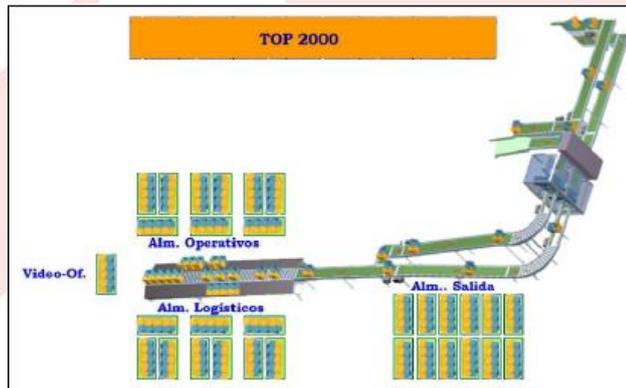
- Faciar los envíos y alimentar por formatos (C5 y Flat).
- Colocar los envíos de manera que la parte inferior y derecha queden ajustados al fondo y lateral del alimentador y ligeramente inclinados hacia atrás.



- “Picar” el correo con formato irregular o con bloque de dirección parcialmente oculto.
- Ante cualquier duda por formato, alimentar. No obstante, si se tratase de muchos envíos, probar primero con una muestra y actuar según el resultado.
- Los realimentados de Vídeo-Off deben ser introducidos con el mismo faciado con que han sido recogidos.
- Retirar periódicamente de la máquina los envíos procedentes de las salidas de CULLING (Rechazo) para faciar y realimentar a continuación.
- Controlar periódicamente el nivel de lectura y la recirculación.
- Avisar al Jefe de Equipo en caso de avería, para su control.
- Colaborar en la resolución de atascos en la línea de alimentación.
- Una vez vaciado el contenedor, deberá introducirse en la rampa de alimentación de bandejas situada a la izquierda del alimentador de correo.

Evacuación

- Alrededor de la mesa de evacuación se dispondrán dos tipos de almacenes:
 - **Operativos:** situados en la parte interna y frontal para los elementos auxiliares y para el correo que requiera de nuevo algún tipo de tratamiento.
 - **Logísticos:** situados en la parte externa para el correo de salida directa a la Zona Logística.



Almacén Operativo

- El **carro de Vídeo-Off** se llenará con dieciséis contenedores colocados de abajo arriba y de izquierda a derecha según el orden de salida. Una vez completos, los carros de Vídeo-Off serán numerados, para su fácil identificación a la hora de realimentarlos, y llevados a su almacén.
- El **carro de Excedencia** se llenará con un máximo de ocho contenedores. Posteriormente se trasladará nuevamente a la zona de alimentación.
- El **carro de Reciclo** irá al almacén de alimentación correspondiente.
- El **carro de Manual/IPC** se llenará con un máximo de ocho contenedores. Posteriormente se trasladará al Área de Tratamiento Manual.



- El **Pallet de bandejas vacías** irá a su almacén correspondiente.

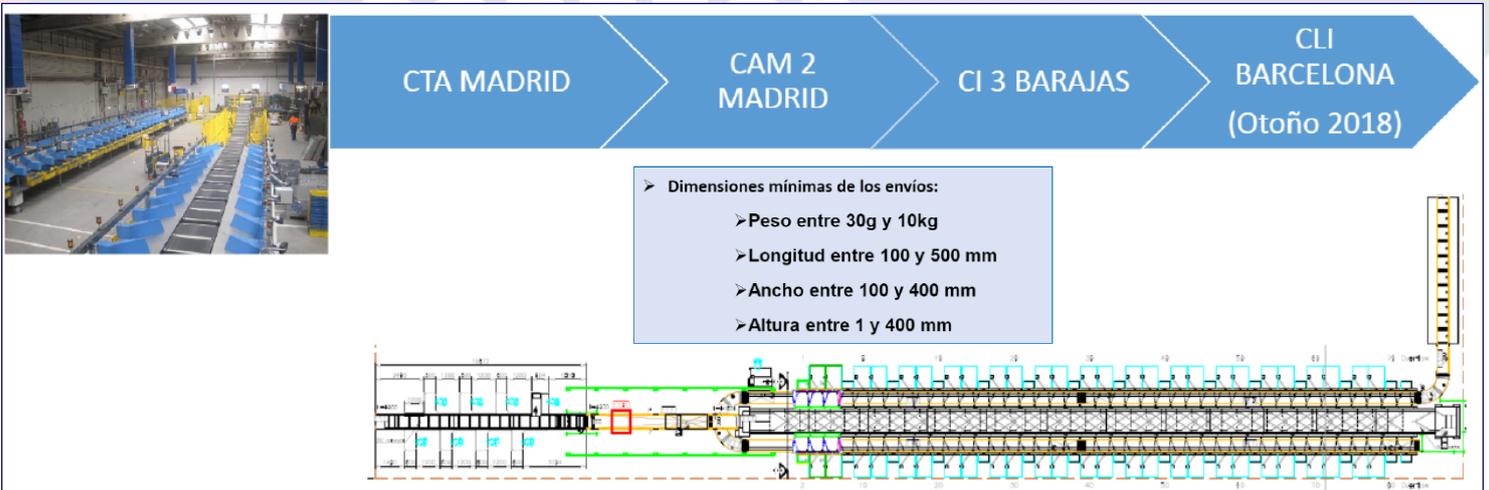
Almacén Logístico

- Los carros completos procedentes de los Almacenes Logísticos serán trasladados a los Almacenes de Salida situados junto al pasillo de circulación.
- Dichos carros irán rotulados según Rings de la Zona Logística.
- Finalidades:
 - Evitar la acumulación de carros en el Almacén Logístico.
 - Facilitar la identificación de la carga a evacuar y la circulación dentro del Área de Producción interfiriendo lo menos posible con el resto de procesos.
 - Añadir valor al producto tratado al quedar preclasificado para la Zona Logística.



SCG (Sistema de Clasificación de Gordo)

- Esta máquina tiene unas prestaciones que permiten la lectura de 7.000-8.000 envíos/hora.
- Con lectura automática de códigos de barras a través de cámara de visión. Lectura en cara superior.
- Videocodificación remota a nivel de CP.
- Salidas directas a bandeja tipo C y contenedores plegables reutilizables.
- Transportador de evacuación de bandejas llenas.



Alimentación

Los envíos con código de encaminamiento o con código postal de destino incorporado en el código de barras (SINOTRANS) se alimentan en la SCG, el resto se trabaja manualmente.



Envío con código de encaminamiento

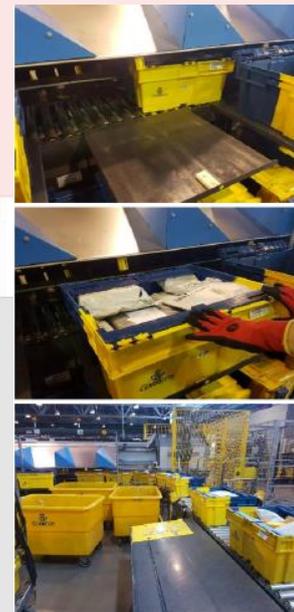


Envío con información en código de barras



Evacuación

- Prestar atención a la baliza (luz) naranja que indica que la bandeja está llena y hay que evacuarla para evitar que los envíos vayan a excedencia (máquina lineal) o recirculación (máquina en anillo).
- Cuando se impriman varias etiquetas a la vez hay que prestar especial atención a la colocación de la etiqueta en la bandeja correspondiente.
- Agilidad en la evacuación de bandejas al destino correspondiente para evitar que el transportador de bandejas llenas se pare.



Transportador de evacuación de bandejas llenas

Mantener esta zona limpia y ordenada, comprobando que todos los carros o pallets están perfectamente colocados y rotulados, respetando el layout establecido.

Al evacuar la bandeja y depositarla en el carro/pallet comprobar que el destino de la bandeja se corresponde con el destino del carro/pallet donde se ha depositado.



Correos cuenta también con máquinas que realizan las dos operaciones de indexación y clasificación en una misma línea, pasando los envíos de la una a la otra operación sin que la máquina tenga que ser alimentada de nuevo.

Por último, cabe señalar que es pertinente familiarizarse con algunas siglas asociadas a la clasificación automática:

- El sistema de etiquetado automático de las bandejas llenas, clasificadas también de forma automática, que imprime y coloca etiqueta de destino en las bandejas nuevas, se llama **TLS**.
- El sistema de transporte de acumulación de bandejas vacías se denomina **ETAC**, dirige las bandejas vacías hacia la salida que precisen estas.
- El dispositivo **PATD** expulsa de cada salida las bandejas llenas (correo clasificado) y las reemplaza por una bandeja vacía.

5.2.2.2 ÁREA DE CLASIFICACIÓN MANUAL

La clasificación manual se lleva a cabo en puestos o mesas diferenciados, dependiendo del número de envíos a clasificar para cada grupo de destinos o flujo de correo (Interzonal, Zonal, Provincial y Local), del turno o ventana de tratamiento de ese correo (devuelto, etc.). No obstante se debe optimizar el número de puestos lo máximo posible.



Los criterios o directrices a seguir son:

- El correo Interzonal se clasifica según las separaciones establecidas por la Subdirección de Centros de Tratamiento. Se podrá incluir en esta mesa algún destino Zonal, siempre que no se superen en el total las 36 separaciones.
- Las mesas para clasificación a destino de la Zona dependerán de la estructura de producción de los Centros de Tratamiento de esta y de las ventanas (tiempo) de tratamiento de que dispongan, predominando siempre los criterios de calidad en plazo.
- El correo Provincial se clasificará en las mesas que corresponda según el número de destinos que tenga, teniendo en cuenta que más de 50, para formato pequeño, y más de 36 para formato grande o mezclado, dará lugar a mesas secundarias, en la misma proporción a esta cantidad de destinos por mesa.
- El correo Local se clasifica en las mesas que corresponda, con los mismos criterios vistos en el punto anterior, salvo que, por tratarse de un número pequeño de destinos, se aconseje incluirlos en la mesa Provincial.
- El correo Devuelto de línea económica se clasifica en mesa diferenciada por orígenes y empresas remitentes, parte de las cuales son de carácter nacional y obligatorio, y parte se configuran con las especificidades locales.
- El correo Devuelto de línea básica, si reúne una cantidad importante de envíos, dada su menor urgencia, puede clasificarse separadamente de la nacida y en turnos de menor criticidad para la producción.

Para formato grande o mezclado, o cuando el pequeño número de envíos de formato pequeño no precise de casilleros específicos CN50, se clasificará directamente sobre bandeja de Tipo B, siempre siguiendo el criterio de puestos que no superen los 36 destinos (tres expositores en "U"). También se clasificarán de este modo los paquetes de envíos flejados o engomados para un mismo destino, y los envíos ordenados por códigos, pero no separados en contenedores independientes y que se separan al corte.

Principios Generales

- La clasificación manual tiene que ser residual en los Centros de Tratamiento.
- Si cuando se realiza la clasificación manual se detectan envíos automatizables, deben sacarse del circuito manual e integrarlo en la automatización.
- Todo lo que se trabaje automáticamente en origen se trabaja automáticamente en destino, siendo la profundidad de clasificación mayor y por supuesto un importante ahorro de costes.

Origen del correo manual

- El correo de Rechazo de IRV una vez rechazado por la FLAT.
- El correo de Rechazo de FLAT.
- El correo que las personas que preparan y alimentan la máquina de FLAT, consideran que no es automatizable.
- Formato Gordo procedente del culling de la CFC en centros sin SCG.
- Correo mal encaminado y reexpedido.
- Correo devuelto sin logo o rechazado en la IRV en el programa de devueltos.



- Como norma general el correo manual se clasifica directamente a bandeja en el expositor.
- Expositores diferenciados de destinos nacionales para el correo ordinario y el certificado.
- En Centros con mucho volumen se utilizaran casilleros o contenedores según formato.

- Carros transportadores o pallets para el depósito de bandejas clasificadas a distribuir en la Zona Logística.
- **EGE:** equipamiento para generar de forma automática las etiquetas de todas las bandejas de Tratamiento Manual.



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.
 - 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.
- 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...).

5.2.2.3 PUNTOS CRÍTICOS EN LA UPO

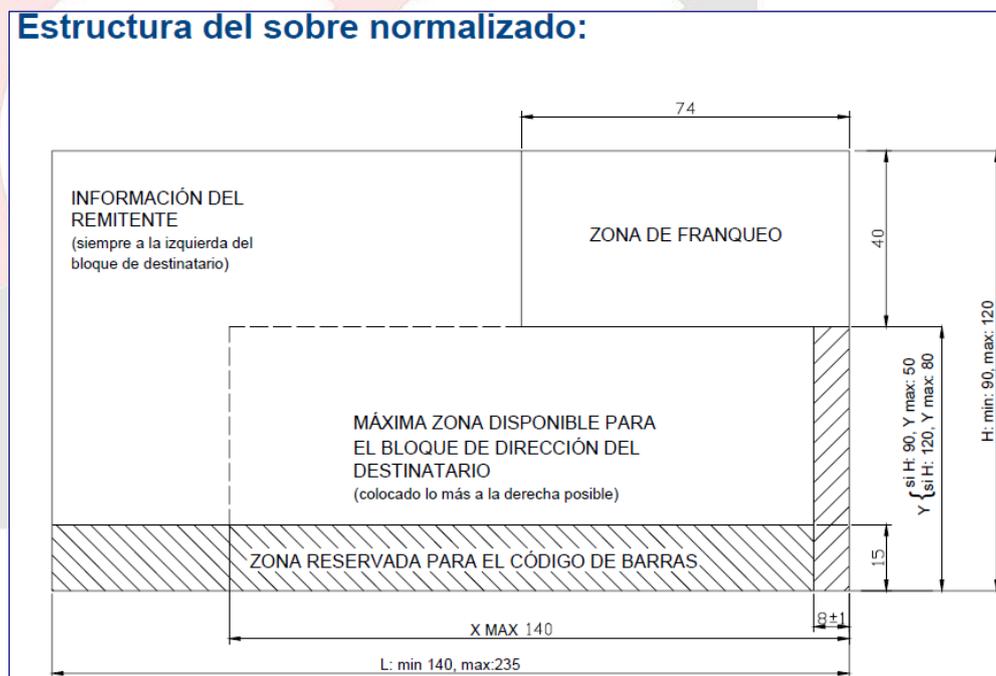
- El indicador en % del correo automatizable sobre el total tratado debe ser en cada CTA un indicador de máxima prioridad especialmente en la máquina de FLAT y CFC.

- La decisión de que correo es automatizable reside en el sector de la alimentación de la máquina y no en otras unidades.
- El tratamiento manual del correo en los Centros de Tratamiento Automatizable debe ser residual.
- Adecuar el funcionamiento de máquinas y personas al número de envíos disponibles en cada momento y a la ventana horaria.
- Las entradas de correo en cuanto a número de envíos y horarios se puede considerar que es cíclico, se repite asiduamente, por lo tanto se puede disponer de un cronograma de funcionamiento de máquina que permita optimizar el funcionamiento de la misma.
- Prioridad en la alimentación por origen del correo:
 - Prioridad 1 (IPC-Buzones y Oficinas).
 - Prioridad 2 (correo de UAM).
- Gestionar con agilidad el video y rechazo, priorizando siempre el rechazo de IPC, buzón y oficinas.
- Evacuar el correo con la antelación suficiente a la salida de las Rutas, prestando especial atención a la rotulación de carros y bandejas para evitar errores de encaminamiento. Especial atención en la evacuación de la FSM.

5.2.3 CARACTERÍSTICAS DE LA CORRESPONDENCIA AUTOMATIZABLE

Los envíos que pueden clasificarse de manera automatizada son los que tienen formato normalizado y los que tienen formato flat.

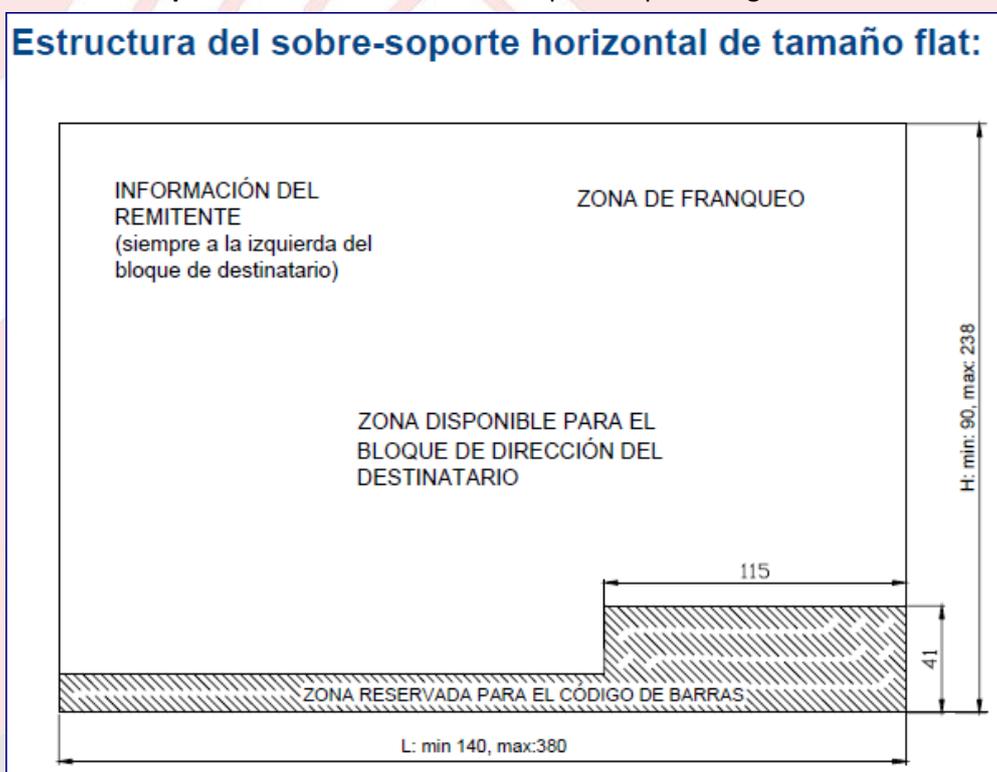
Se considera **correspondencia normalizada** la que cumple los siguientes criterios:



- Longitud entre 140 y 235 mm.
- Altura entre 90 y 120 mm.
- Espesor entre 0,15 y 5 mm.
- Peso entre 2 y 20 gr.

- Formato sobre máximo 235 mm x 120 mm.
- Formato sobre mínimo 140 mm x 90 mm.
- Espacio para la zona de franqueo de 74 x 40 mm.
- Colores de los sobre blancos o claros.
- Contraste que garantice un “Print Contrast Ratio” superior al 35%.
- Se deben evitar los papelesafiligranados, satinados o brillantes y los de componentes fluorescentes.
- En los sobres con ventanilla, esta ha de ser transparente y sin arrugas y permitirá la lectura del bloque de dirección. La ventana comprenderá un área vacía de al menos 5 mm alrededor del bloque de dirección. La ventana no permitirá que pueda mostrarse a través de la misma información del remitente del tipo n. de teléfono, fax, NIF, etc.

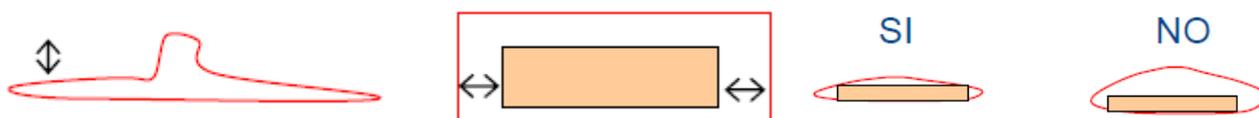
Se considera **correspondencia con formato flat** la que cumple los siguientes criterios:



- Longitud entre 140 y 380 mm.
- Altura entre 90 y 238 mm.
- Formato sobre máximo 380 x 238 mm.
- Formato sobre mínimo 140 x 90 mm.
- Espesor óptimo entre 0,5 y 20 mm.
- Peso óptimo hasta 800 g.
- Espacio para la zona de franqueo de 74 x 40 mm.
- Colores de los sobre blancos o claros.
- Contraste que garantice un “Print Contrast Ratio” superior al 25%.
- Se deben evitar los papelesafiligranados, satinados o brillantes y los de componentes fluorescentes.
- En los sobres con ventanilla, ésta debe ser transparente y sin arrugas y permitirá la lectura del bloque de dirección. La ventana comprenderá un área vacía de al menos 5

mm alrededor del bloque de dirección. La ventana no permitirá que pueda mostrarse a través de la misma información del remitente del tipo n. de teléfono, fax, NIF, etc.

- Si el envío tiene envoltura de plástico, ésta podrá tener un sobreespesor máximo de 10 mm. La envoltura no sobresaldrá con respecto al contenido más de 20 mm a cada lado y no deberá presentar holguras con respecto al contenido.



Los envíos deben cumplir también una serie de **criterios en el acondicionamiento del bloque de dirección** para que puedan ser clasificados automáticamente. Estos criterios son los siguientes:

- Altura: entre 2 y 8 mm para envíos normalizados y entre 2 y 10 mm para envíos en formato flat.
- Densidad: entre 2 y 5 caracteres/cm (para envíos normalizados).
- Paso: entre 2 y 5 mm (para envíos normalizados).
- Separación: evitar que se toquen o superpongan.
- Espacio: entre palabras no inferior a la anchura mínima de los caracteres; entre líneas, simple o doble.
- Tipos de fuente: todos los comerciales en uso.
- Estilos de fuente: evitar cursiva*, subrayados y espesores muy finos o muy gruesos.
- Alineación: a la izquierda.
- Impresión de buena calidad.
- Bloque: nítido y limpio, preferiblemente en tinta negra, evitando tinta fluorescente.
- Evitar fondos afiligranados.

*La inclinación máxima respecto a los bordes horizontales del sobre/tarjeta postal no superará los 15º.

El bloque de dirección debe seguir los siguientes modelos:

- Si el destino nacional es una capital de provincia figurarán:
 - En la primera línea, EL DESTINATARIO.
 - En la segunda línea, TIPO DE VÍA + NOMBRE DE VÍA + N. DE PORTAL* Y PISO**.
 - En la tercera línea, CODIGO POSTAL + NOMBRE DE LA CAPITAL.
- Si el destino nacional no es una capital de provincia figurarán:
 - En la primera línea, EL DESTINATARIO.
 - En la segunda línea, TIPO DE VÍA + NOMBRE DE VÍA + N. DE PORTAL Y PISO.
 - En la tercera línea, CODIGO POSTAL + NOMBRE DE LA POBLACIÓN + NOMBRE DE PROVINCIA***.

*Evitando anteponer las expresiones: Nº. , nº., núm., etc.

**Separado del número de portal por una coma.

***Podría admitirse en una cuarta línea.

INFORMACIÓN DEL REMITENTE	
DESTINATARIO TIPO VÍA + NOMBRE VÍA + N. PORTAL, PISO CP LOCALIDAD + NOMBRE LOC + NOMBRE PROV	

- Si el destino es una localidad de un país extranjero figurarán:
 - En la primera línea, EL DESTINATARIO.
 - En la segunda línea, DIRECCIÓN DEL DESTINATARIO*.
 - En la tercera línea, CÓDIGO ISO** + CODIGO POSTAL + LOCALIDAD.
 - En la cuarta línea, NOMBRE DEL PAÍS***.



- *Con la sintaxis propia del país de destino.
- *El Código ISO está formado por dos letras con las que se identifican los países IPC (ej. Para Gran Bretaña es GB). El código ISO-CP irá siempre separado por un guión.
- ***En el idioma del país, en español o en inglés.

5.2.4 CARACTERÍSTICAS DE LA CORRESPONDENCIA NO AUTOMATIZABLE

Las cartas que se ajusten a alguna de las características que se señalan a continuación no se pueden clasificar de manera automática, por lo que se tendrán que clasificar de manera manual.

- La correspondencia con espesor no uniforme.
- Las que contienen objetos rígidos en su interior (llaves, discos, etc.).
- Las que contienen grapas o clips.
- Las permeables al aire (fichas perforadas, sobres con aperturas laterales).
- Las que presentan solapas mal cerradas o constituidas por hojas dobladas cuyos bordes no estén totalmente pegados.
- Las cartas pegadas entre ellas.
- En los envíos normalizados, aquellos que tienen las etiquetas mal adheridas (en flat se admiten etiquetas móviles).
- Los envíos mal encaminados que lleven código de indexación.

5.2.5 TRATAMIENTO DEL CORREO INTERNACIONAL PRIORITARIO (IPC)

El correo IPC merece, por su importancia, un estudio especial. IPC son las siglas de Internacional Post Corporation, asociación formada por los operadores postales más importantes del mundo. Los operadores internacionales acuerdan los estándares de calidad que todos ellos deben cumplir, fijando también penalizaciones económicas por su incumplimiento, y realizan exhaustivos controles para verificar el grado de cumplimiento de los socios. Es un correo que se trata con prioridad y siempre debe ir separado del resto y diferenciado, por ese motivo circula en bandejas especiales y con etiquetas distintivas (ambas de color azul)*.

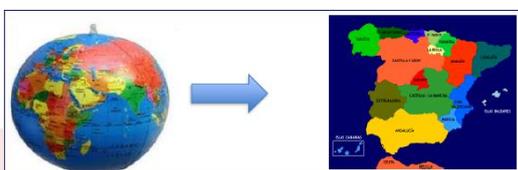


*Las etiquetas confeccionadas con

máquinas automáticas tienen la parte derecha de color azul con la letra I y la inscripción de correo IPC en la propia etiqueta; las manuales son azules y blancas, según el modelo E.I.5.

Hay dos tipos de correo IPC: el de importación y el de exportación.

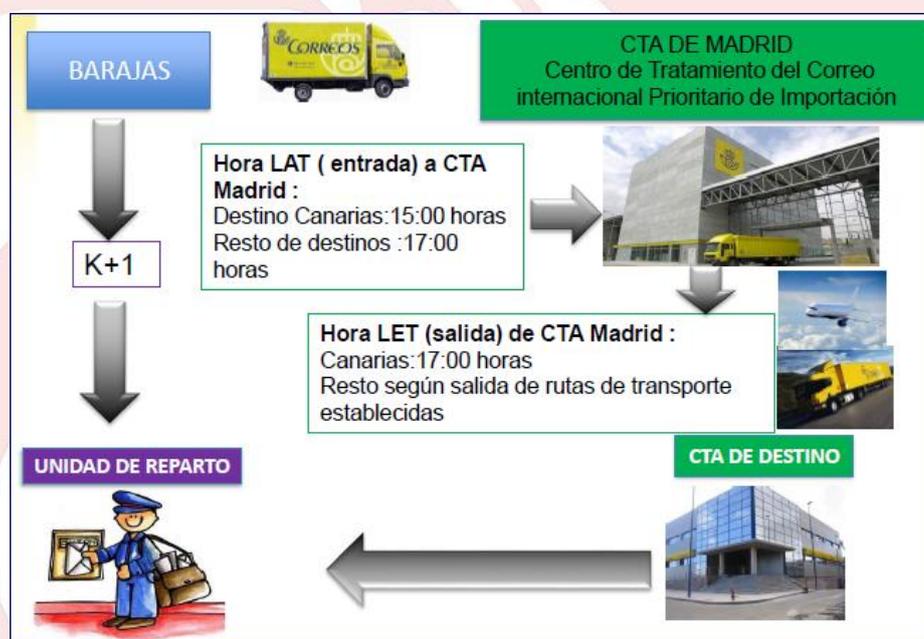
5.2.5.1 CORREO INTERNACIONAL PRIORITARIO DE IMPORTACIÓN



El **correo de importación** es el que proviene de otros países para ser repartido en el nuestro. Se recibe en su mayor parte en el CTI de Barajas y desde aquí se traslada al CTA de Madrid, aunque una parte llega vía superficie al CTA de Madrid

directamente.

Cadena de valor del correo Internacional prioritario de Importación



Entrada del correo Internacional Prioritario de Importación en CTA de Madrid



CTI de Barajas

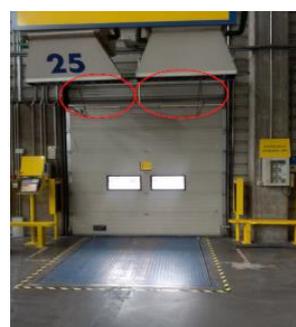
Todo el correo internacional prioritario recibido en CTI de Barajas hasta las 16:00 horas debe cursarse al CTA de Madrid a las 16:30 como hora límite



El **CTA de Madrid** recibe parte del correo internacional prioritario vía superficie y del CTI de Barajas. HORA LAT:

17:00 horas.

El correo internacional prioritario recibido en el CTA de Madrid se descarga en el muelle correspondiente, quedando registrada



la hora de entrada de los envíos al Centro a través de las antenas de radiofrecuencia.

El correo internacional prioritario se recibe contenerizado en sacas o en bandejas azules con tapa negra.



Los envíos quedan inicialmente en el **almacén de entrada** y desde aquí pasan a la **mesa de apertura**, donde se abren las sacas o bandejas y se formatea el correo en las siguientes separaciones:

- Normalizado automatizable.
- Normalizado manual.
- Flat automatizable.
- Flat manual.
- Gordo.



ALMACÉN DE ENTRADA



MESA DE APERTURA

El correo **normalizado automatizable** se trata en la IRV a programa de destino, se acondiciona con la etiqueta impresa identificativa del correo internacional prioritario de importación normalizado automatizable (especifica de este producto) y en bandeja azul.



El correo internacional prioritario de importación normalizado automatizable rechazado en la IRV se clasifica manualmente.

El **correo normalizado** manual y **Rechazo IRV** se clasifica en casilleros CN 50 a los CTA o a la propia provincia y se conteneriza en bandeja A de color Azul.



El **correo Flat automatizable** se clasifica de forma automática en la máquina de Flat a destinos directos o a CTAs. Se conteneriza en Bandeja tipo B amarilla y azul (Única excepción).



El **correo Flat no automatizable y Rechazo Flat** se clasifica de forma manual en casilleros CNN 50 a CTAs o provincia. Se conteneriza en bandeja tipo B azul y si no hay existencias en bandeja B amarilla/azul.



El **correo de formato gordo** se clasifica en contenedores plegables reutilizables.



Tras la clasificación de los envíos, se trasladan a la Zona de Logística para la clasificación de los contenedores en el Ring exclusivo de IPC.



Tratamiento del correo Internacional Prioritario de Importación en los centros de destino

El correo normalizado automatizable se trata automáticamente en la IRV en el CTA de destino y se cursa a la Unidad de Reparto en bandeja azul, identificada con la etiqueta impresa específica de este producto.

En destinos locales/provinciales y zonales con poco volumen la bandeja de IPC puede contener IPC y certificados siempre que vayan engomados y con la bandeja y etiqueta de IPC.



El **resto del correo** (normalizado manual, flat automatizable y no automatizable, Rechazo IRV y gordo) se clasifica de manera manual en el CTA de destino a la Unidad de reparto. Se acondiciona en bandeja azul y si no hay existencias en bandejas amarilla/azul A, B o C, según volumen, con la etiqueta impresa específica del producto. Para destinos con poco volumen todos los formatos juntos en la misma bandeja pero siempre con la etiqueta de franja azul de IPC.



Tratamiento del correo Internacional Prioritario Mal Encaminado

Centros de Tratamiento

El correo Internacional prioritario que llegue a un Centro de Tratamiento para otro centro mal encaminado:

- Se clasificarán todos los formatos juntos al CTA de destino.
- Se contenerizará en bandeja azul.
- Etiqueta rotulada.
- Cursará a destino por la vía más urgente.



Unidades de Reparto

- Correo mal encaminado a unidad de reparto cuyo destino es la misma localidad (localidades con varias unidades de reparto):
 - Se encaminara estos envíos a la URO correcta para ser distribuidos en el mismo día, evitando así la pérdida de calidad.
- El correo Internacional prioritario que llegue a una Unidad de Reparto mal encaminado:

- Se clasificará todos los formatos juntos a su CTA de referencia.
- Se contenerizará en bandeja azul o bandeja azul/amarilla.
- Etiqueta rotulada.
- Se cursará a su CTA de destino en el primer enlace disponible.



Puntos críticos en el correo Internacional Prioritario de Importación

CTA de Madrid

- Especial atención a los malos encaminamientos.
- Tratamiento prioritario al resto de productos.
- Curso solo en los transportes establecidos y con la máxima prioridad.

CTAs de Destino

- Especial atención a los malos encaminamientos en la clasificación a las Unidades de Reparto.
- Máxima prioridad en el curso de los envíos a las Unidades de reparto.
- Prioridad en la carga, nunca se puede quedar pendiente por falta de capacidad.
- Prioridad en el tratamiento de los malos encaminamientos recibidos tanto del CTA de Madrid como de las Unidades de Reparto para reencaminarlos en el transporte más urgente posible e intentar conseguir el K+2.

5.2.5.2 CORREO INTERNACIONAL PRIORITARIO DE EXPORTACIÓN

Entrada del correo Internacional Prioritario de Exportación en Centros



El **correo IPC de exportación** tiene su entrada en el circuito postal por diversas vías: buzones, oficinas y Unidades de Admisión Masiva. Desde aquí se encamina al CTA de referencia.



Tratamiento del correo Internacional Prioritario de Exportación en Centros

El correo procedente de buzones ha de pasar por el escáner. Este correo será segregado y cancelado por la máquina CFC o de forma manual.



Las cartas que lleven la indicación "Por Avión" salen por el apilador 1 de la CFC y se trasladan al Área de manual.

El correo sin la indicación "Por Avión" sale por el resto de apiladores de la CFC y se clasifica en IRV, que lo envía al apilador de internacional. Desde allí se envía al Área de Manual.

Cuando se esté alimentando correo de buzón, es importante revisar el rechazo por si hubiera correo Internacional Prioritario.



El correo procedente de oficinas se cursa en bandeja diferenciada al CTA de referencia. Tras pasar el escáner se encamina al Área de Manual.

El correo procedente de UAM pasa directamente al Área de Manual.



Modelo de Producción del correo Internacional Prioritario de Exportación. Contenerización

El tratamiento y curso de las cartas internacionales (normalizado, flat y gordo) es prioritario respecto a las tarjetas postales.



Plantilla de los nuevos formatos InterConnect



Características de cada formato

Petit (P)

- Longitud menor o igual a 245 mm.
- Ancho menor o igual a 165 mm.
- Grosor menor o igual a 5 mm.
- Peso menor o igual a 100 gramos.

Boxable (B) (Buzoneable)

- Exceden cualquiera de los cuatro límites de P.
- Tienen longitud menor o igual a 353 mm.
- Tienen ancho menor o igual a 250 mm.
- Tienen grosor menor o igual a 30 mm.
- Tienen peso menor o igual a 2000 gramos.

Non Boxable (N) No Buzoneable

- Exceden cualquiera de los cuatro límites de B.
- En forma de tubo, largo + alto no pueden superar los 900 mm, sin que la mayor dimensión exceda los 600 mm.

Modelo de Producción del correo Internacional Prioritario de Exportación

- Clasificación por países establecidos (Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante y Málaga)
- El resto de centros (excepto CTA de Oviedo y CTA de Mérida que solo formatean) país directo siempre que completen media bandeja.

Normalizado

Correo prioritario ordinario

- 30 casilleros formato P clasificación directa.
 - 16 países IPC.
 - 14 países resto del mundo prioritario.
- 5 casilleros para el resto del correo.



Priorizar el tratamiento del correo normalizado sobre las tarjetas postales.

- | | | | |
|-------------|---------------|-------------|-----------------|
| ▪ Alemania | ▪ Reino Unido | ▪ Japón | ▪ Resto Europa |
| ▪ Australia | ▪ Rep. Checa | ▪ Argentina | ▪ Resto África |
| ▪ Austria | ▪ Rumanía | ▪ Chile | ▪ Resto América |
| ▪ Bélgica | ▪ Suecia | ▪ China | ▪ Resto Asia / |
| ▪ Francia | ▪ Suiza | ▪ Cuba | Oceanía |
| ▪ Holanda | ▪ USA | ▪ Ecuador | ▪ Correo |
| ▪ Irlanda | ▪ Marruecos | ▪ India | Nacional |
| ▪ Italia | ▪ Brasil | ▪ México | |
| ▪ Polonia | ▪ Bulgaria | ▪ Rusia | |
| ▪ Portugal | ▪ Israel | ▪ Venezuela | |

No normalizado

- 20 casilleros formato G (flat) clasificación directa.
 - 15 países IPC.
 - 5 países resto del mundo prioritario.
- 5 casilleros para el resto del correo.



- | | | |
|---------------|-------------|-------------------|
| ▪ Alemania | ▪ Polonia | ▪ México |
| ▪ Francia | ▪ Suecia | ▪ Cuba |
| ▪ Italia | ▪ Australia | ▪ Resto Europa |
| ▪ Holanda | ▪ Austria | ▪ Resto África |
| ▪ Reino Unido | ▪ Irlanda | ▪ Resto América |
| ▪ Bélgica | ▪ Rumanía | ▪ Resto Asia / |
| ▪ Portugal | ▪ Brasil | Oceanía |
| ▪ Suiza | ▪ Argentina | ▪ Correo Nacional |
| ▪ USA | ▪ Colombia | |

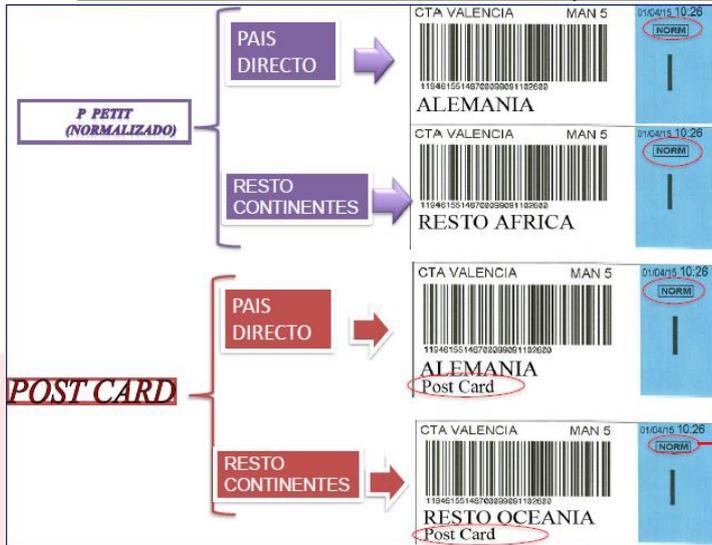
Crterios Contenerización (Formato Petit, Post Card y Boxable) según volumen y país destino

País directo

- Contenerizar siempre en bandeja azul con tapa negra PAIS DIRECTO.
- Contenerizar en bandeja amarilla y azul A,B (según formato) cuando el destino sea:
 - Resto Europa –Resto Oceanía
 - Resto América – Resto África
 - Resto Asia



Rotulación formato Petit (Normalizado) y Post Card



Rotulación formato Boxable (Flat)



Crterios de Contenerización, formato Non Boxable (Gordo)

- Clasificación por países establecidos (Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante y Málaga)
- El resto de centros (excepto CTA de Oviedo y CTA de Mérida que solo formatean) país directo siempre que completen media saca.

Correo prioritario ordinario

- 11 aros formato gordo clasificación directa.
 - 9 países IPC.
 - 2 países resto del mundo prioritario.
- 4 aros para el resto continentes.



- | | | |
|---------------|----------------|------------------------|
| ▪ Alemania | ▪ Portugal | ▪ Resto África |
| ▪ Francia | ▪ Suiza | ▪ Resto América |
| ▪ Italia | ▪ USA | ▪ Resto Asia / Oceanía |
| ▪ Holanda | ▪ Brasil | |
| ▪ Reino Unido | ▪ Argentina | |
| ▪ Bélgica | ▪ Resto Europa | |

El formato Non Boxable (Gordo) siempre se conteneriza en sacas.



Rotulación en los centros que solo Formatean (CTA Oviedo y CTA Mérida)



Operativa con los Cupones Comerciales Respuesta Internacional

Todos los Centros de Tratamiento, tanto los que clasifican por países como los que formatean, deberán enviar todos los Cupones Comerciales Respuesta Internacional (CCRI) en una sola bandeja cualquiera que sea su destino, sin separar por países ni por formatos.



5.2.6 CLASIFICACIÓN DE LOS ENVÍOS DEVUELTOS EN LOS CTA

Se realizará un tratamiento diferenciado por productos:

- Productos registrados devueltos.
- Paquetería devuelta.
- Cartas ordinarias devueltas.
- Impresos devueltos.

El tratamiento se realizará en horario diferente en el que se trate el correo nacido y para el traslado de los envíos se utilizará el transporte de la línea económica.

En los diversos sectores de clasificación de productos registrados devueltos, paquetería devuelta, cartas devueltas e impresos devueltos del CTP/CTA de origen deberá potenciarse la clasificación y contenerización directa al gran cliente final de destino de correo devuelto:

- Notificaciones a las entidades de las Administraciones Públicas (No SICER).
- Paquetería a empresas de Venta por Correo de Madrid y Barcelona.

- Cartas a entidades bancarias, de telecomunicación, etc.
- Impresos a Agencias y grandes clientes de Madrid y Barcelona.

Todos los Centros de Tratamiento de origen clasificarán y contenerizarán las cartas devueltas por una parte y los impresos devueltos por otra para los operadores postales con acceso a la red.

La paquetería internacional devuelta (países no comunitarios) así como la paquetería devuelta a Canarias, Ceuta, Melilla y Andorra que lleve algún importe a cobrar por AFORO de la Cabecera de Zona Aduanera, previamente a su devolución, debe ser intervenido por la misma cabecera de Zona Aduanera que realizó el aforo a efectos de liquidación de los importes con la Administración Aduanera.

En los Centros de tratamiento de Destino se realizará el siguiente tratamiento:

- Las remesas de productos devueltos para grandes y medianos clientes nunca se remitirán para su entrega a las Unidades de Distribución. Deberán entregarse en el CTA/CTP por la Unidad de Admisión Masiva a los clientes que depositen en dicha unidad o a través de rutas directas.
- Los productos registrados devueltos y paquetería devuelta para las Unidades de Distribución de la propia provincia se remitirán en un contenedor diferenciado de productos registrados devueltos y paquetería devuelta.

5.2.7 CLASIFICACIÓN DE LOS ENVÍOS DEVUELTOS EN LOS CCPC

Se empleará SGIE en su versión Centro de Tratamiento, para la recepción, confección de despachos y entrega a clientes.

La devolución de los AR y envíos devueltos a los clientes que tienen contratada la digitalización se hará en cajas de cartón denominadas “cajas de custodia de documentos”. Por tanto, no se entregarán bandejas corporativas a los clientes. Otros clientes tienen pactada la destrucción de sus envíos devueltos, después de su digitalización y de haber permanecido un mes custodiados.

6. MATERIAL DE TRABAJO EN EL CTA

En este apartado se va a desarrollar Equipamiento postal utilizado en los Centros de Tratamiento, dividido en tres grupos: vehículos de transporte interno (VTI), elementos de contenerización y mobiliario y equipamiento. Hay herramientas y equipos de trabajo que son de uso común en todo el edificio, mientras otros solo se utilizan en determinadas zonas del mismo.

Vehículos de Transporte Interno (VTI)

Apilador Eléctrico de elevación 1 metro (Nº SAP 101160): máquina eléctrica utilizada en los Centros de Tratamiento para el traslado de pales, jaulas, contenedores y carros con superficies de apoyo para el descanso lumbar del operario. Capacidad de carga de 1.600 Kg. Es

de batería recargable y se suministra con cargador para enchufarla a una toma de corriente y recargar la batería.



Apilador Eléctrico de elevación 2 metros (Nº SAP 100438): máquina eléctrica utilizada en depósitos, para la gestión de los materiales en las estanterías y estructuras existentes para su almacenamiento. Capacidad de carga de 1.400 Kg. El apilador esta diseñado para un uso fácil, cómodo y ergonómico, siguiendo todas las normas de seguridad y riesgo laboral. Dispone de baterías recargables suministradas con cargador de baterías para enchufarlas a una toma de corriente.



Apilador Manual (Nº SAP 101163): equipo de traslado manual de pales, jaulas, contenedores y carros, utilizada en Centros, Oficinas y demás Unidades donde el espacio es pequeño. Está específicamente diseñada para la descarga de carros de los furgones. Este apilador levanta hidráulicamente el peso, lo que facilita las labores del operario en el tratamiento de los envíos.



Carretilla Elevadora Eléctrica-Toro (Nº SAP 100022): máquina eléctrica utilizada en los Centros para el traslado de pales, jaulas, contenedores y carros en CTAS. Normalmente se utiliza para traslación de unidades de carga de gran peso, o para elevar los elementos a gran altura. Por sus dimensiones no es útil en lugares pequeños, ni en la descarga de la mayoría de los camiones. Está diseñada para su fácil uso, siguiendo todas las normas de seguridad y riesgo laboral. Dispone de baterías recargables suministradas con cargador de baterías para enchufarlas a una toma de corriente.



Transpalet: se hace distinción entre transpalet eléctrico (incorpora un motor eléctrico para facilitar el trabajo) y transpalet manual (requiere del esfuerzo humano para su utilización). La principal diferencia entre los apiladores y transpalet es que con los apiladores se puede elevar la carga y apilar y con el transpalet no se puede elevar la carga solo desplazarla.

- **Transpalet Manual** (Código SAP 100032): equipo para el traslado manual de pallets y carros, utilizado en Centros, Oficinas y demás Unidades donde el espacio es reducido.
- **Transpalet Eléctrico** (Código SAP 100032).



Elementos de Contenerización

Carro Transportador (Nº SAP 100871): es el elemento transportador que se utiliza dentro del centro y entre los distintos centros. Dispone de cuatro ruedas giratorias y cuenta con varios elementos de seguridad (freno de estacionamiento, freno de mano libre, asa ergonómica, bloqueo de dirección para dos ruedas giratorias, patín antivuelco y juego de eslingas para sujetar la carga). La capacidad de carga operativa del carro es de 300 Kg. Todas las bandejas de un carro deben apilarse en el mismo sentido para facilitar la visualización de las etiquetas. El carro puede llevar hasta 40 bandejas de Tipo A (4 bandejas x 10 alturas), 20 bandejas de Tipo B (4 bandejas x 5 alturas) y 10 bandejas de Tipo C (2 bandejas x 5 alturas) apiladas -con envíos-; puede llevar hasta 100 bandejas Tipo A, 92 bandejas Tipo B y 46 bandejas tipo C encajadas -vacías-. Es un elemento dinámico, para el transporte y rotación del correo en los diversos procesos logísticos. Nunca es un elemento estático de almacenamiento de la Unidad/Centro/Cliente. Reparación siempre en Chamartín Madrid, rotulando "Carro Roto". Uso preferente del Carro para el flujo:



- CTAs Origen:
 - A RUN.
 - A todos los destinos que se cursan en vehículos de 7 carros.
- CTAs Destino:
 - USES.
 - UROS.
 - Oficinas.

GESTIÓN Y CRITERIOS: nunca se debe olvidar que la Gestión de este elemento es crucial para el desarrollo y funcionamiento diario de la empresa. Criterios:

- Utilización del número mínimo necesario de unidades para el normal funcionamiento de los Centros.
- No deben utilizarse para el almacenamiento de elementos vacíos.
- Diariamente se gestionaran las unidades excedentes retornando en todas las posiciones de transporte libres a Madrid y Barcelona, y muy especialmente en las de fines de semana.
- El excedente de carros se devolverá diariamente a Madrid y Barcelona.

Jaula (Nº SAP 100028): elemento de contenerización dinámico para el transporte de la paquetería y publicorreo en los diversos procesos logísticos. Nunca es un elemento estático de almacenamiento en la Unidad/Centro/Cliente. Capacidad 2 metros cúbicos. Reparación siempre en Chamartín Madrid, rotulando "Jaula Rota". Uso preferente de la Jaula para el flujo:



- De Barajas/CAM-2 Madrid/CLI Barcelona → CTAs Destino.
- CTAs Destino → A Madrid/Barajas/Barcelona.

El excedente de jaulas vacías se retornará diariamente a Madrid y Barcelona.

Contenedor Plegable Reutilizable (Nº SAP 100577): uso exclusivo del Contenedor Plegable



Reutilizable para los envíos formato menor trabajados automáticamente en las SCG o de forma Manual en CAM2 Madrid/CTA Madrid/CI3 Barajas → CTAs Destino.

Los contenedores plegables reutilizables vacíos se devolverán plegados diariamente a Madrid.



Cartón Retractilador: uso preferente del Cartón Retractilador para el flujo:

- De CAM2 Madrid/CLI Barcelona/Barajas.
- CTAs Destino con la paquetería formato mayor.

Estos Cartones Retractiladores se devolverán plegados y sin romper diariamente a Madrid, Barajas y Barcelona.



Pales: todas las Bandejas vacías se almacenarán en pallets de madera. Uso de pallets para el flujo:

- De Madrid CAM1/CTA Madrid/CTA San Cugat → CTAs Destino a cursar por tráiler, NO RUN ni vehículos de 7 carros.
- De CTAs Origen → A CTAs Destino excepto a Madrid/Barcelona/Barajas RUN/Destinos que circulen en Fittis (7 carros).



Bandejas: son los contenedores donde se depositan los envíos postales para su transporte. Son de plástico, bicolors (color amarillo y azul), disponen de una guía en la parte superior del lado amarillo para colocar la etiqueta que identifica el contenido y el destino. Disponen de un cierre de tapas, que protegen el contenido y evitan que se doblen o manchen los envíos (aunque las tapas no se usan en la actualidad).

Cuando se colocan en el expositor, el lado amarillo de la bandeja siempre mira hacia el agente de clasificación.

- **Bandeja Tipo A:** este tipo de bandeja se utiliza principalmente, en el Tratamiento Automatizado (IRV y FSM) del correo Normalizado. Correo Internacional Prioritario de Exportación Petit (Normalizado) y Post Card (Tarjetas Postales) sin clasificar por países. Capacidad aproximada de 400 envíos/340 envíos a efectos estadísticos.
- **Bandeja Tipo B:** este tipo de bandeja se utiliza en el Tratamiento Automatizado del correo No Normalizado (FLAT), en el Tratamiento Manual (UPO y UPR) y correo Internacional Prioritario de Exportación formato Flat (Boxable) sin clasificar por países. Capacidad aproximada de 100 envíos/80 envíos a efectos estadísticos.
- **Bandeja Tipo C:** este tipo de bandeja se utiliza, en el Tratamiento del correo Gordo, Paquetería formato menor y todos los envíos clasificados automáticamente en la SCG. Capacidad aproximada de 15 envíos.



Bandejas y Sacas Correo Internacional Prioritario IPC: Para el correo IPC se han creado bandejas exclusivas que combinan los colores azul oscuro y azul claro. 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.

IMPORTACIÓN



EXPORTACIÓN



Tapas de Bandejas: el uso de este elemento es exclusivamente para aquellas bandejas que se cursan vía aérea.

Tapas Bandejas A/B (Código SAP 100038)



Tapas Bandejas C (Código SAP 101000)



Mobiliario y Equipamiento

Expositor de Bandejas (Nº SAP 100501): elemento diseñado para el despliegue de las bandejas en los procesos de clasificación y admisión. Se puede utilizar con 3 baldas (12 bandejas tipo A/B o 6 tipo C) o 4 baldas (16 bandejas tipo A), según el tipo de bandeja a desplegar. Se utiliza en distintos procesos productivos.



Portamapas: los Portamapas tienen como principal función la colocación de un mapa de clasificación tamaño DIN A3 en los expositores portabandejas, para una correcta clasificación, evitando malos encaminamientos.



Casilleros:

- **CN 50:** clasificación manual correo Normalizado (35 huecos frontales y 15 laterales).
- **CNN 50:** clasificación manual correo No Normalizado (25 huecos).



Carro Portabandejas Grande (Nº SAP 100026): carro diseñado en sus dimensiones para portar hasta 3 bandejas tipo A y B en ancho y 1 bandeja tipo C, tanto en el estante superior como el inferior. Se utiliza como elemento auxiliar en todos los procesos productivos.



Carro Portabandejas Pequeño (Nº SAP 100030): carro diseñado en sus dimensiones para portar hasta 2 bandejas tipo A y B en ancho y 1 tipo C, tanto en el estante superior como el inferior. Se utiliza como elemento auxiliar en todos los procesos productivos.

Carro Porta-tapas modelos A y B (Nº SAP 100780): carro diseñado en sus dimensiones para almacenar hasta 2 hileras de tapas de bandejas tipo A y B en ancho. Se utiliza en distintos procesos productivos.



Carro Porta-tapas modelo C (Nº SAP 100781): carro diseñado en sus dimensiones para almacenar 1 hilera de tapas de bandejas tipo C. Se utiliza en distintos procesos productivos.

Robot Retractilador Eléctrico (Nº SAP 100381): máquina para el retractilado de Pallets con carga. Su utilización consiste en posicionarla junto al Pallet, colocar el primer film en el Pallet, y accionarla. El robot solo se encarga de dar vueltas alrededor, de él e ir subiendo el film para cubrir el pallet en perímetro y en altura. Para su funcionamiento necesita una superficie libre alrededor del Pallet, de 1150mm a la redonda. Tiene alimentación eléctrica y posee tanto la batería, como su cargador dentro de la misma máquina, de modo que para recargar la batería basta con enchufarla a una toma de corriente.



Flejadora eléctrica automática (Nº SAP 100018): 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.



Estación Generadora de Etiquetas-EGES (Nº SAP 101150): equipamiento para generar de forma automática las etiquetas de todas las bandejas de Tratamiento Manual.



Canceladoras Eléctricas: máquina eléctrica utilizada para cancelar signos de franqueo. La máquina admite sobre normalizados C5 y C4 con un espesor menor de 6 mm. La velocidad de cancelado es de 10.000 carta/hora.

Alta Producción (Nº SAP 100016)



Media Producción (Nº SAP 100045)

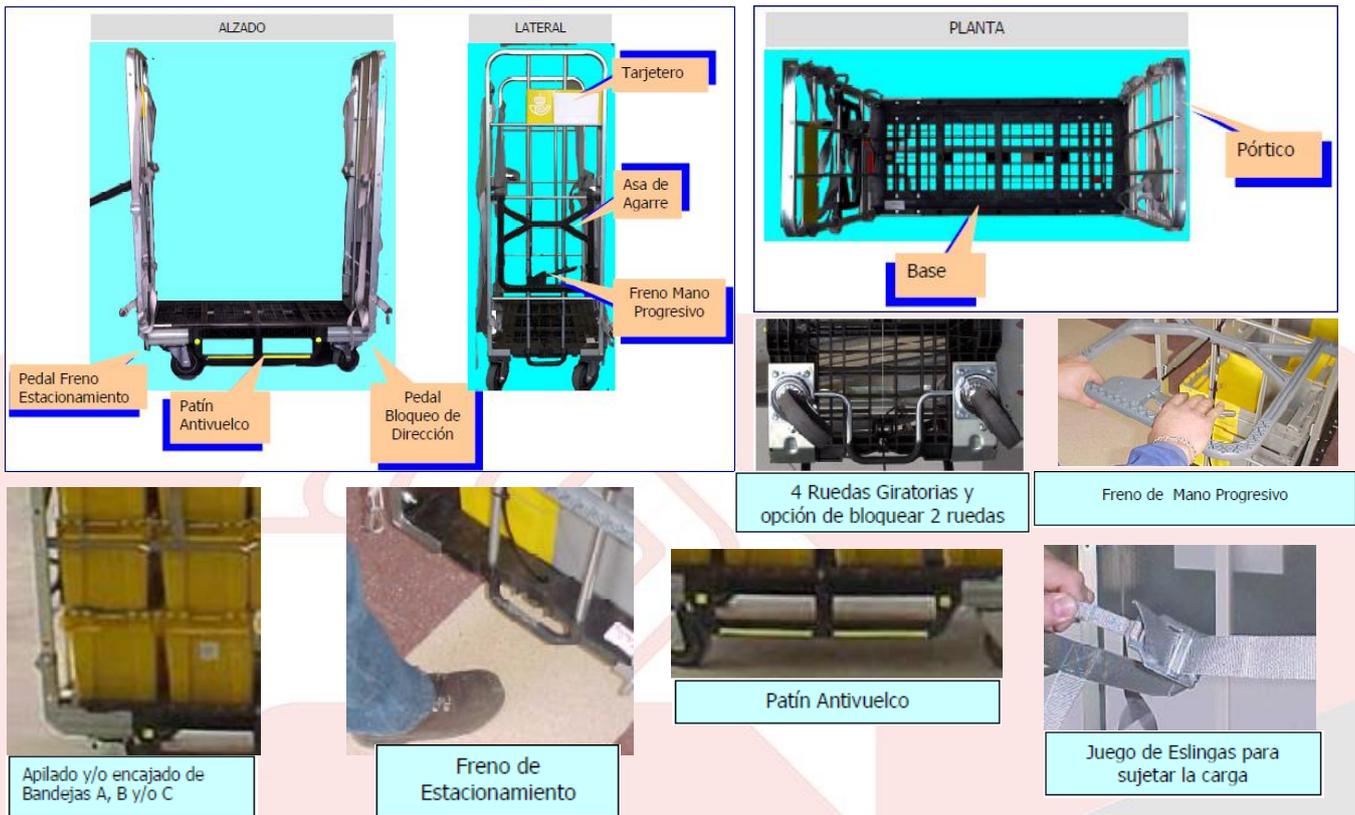


7. PROTOCOLO SOBRE SEGURIDAD EN EL MANEJO DE CARROS Y JAULAS

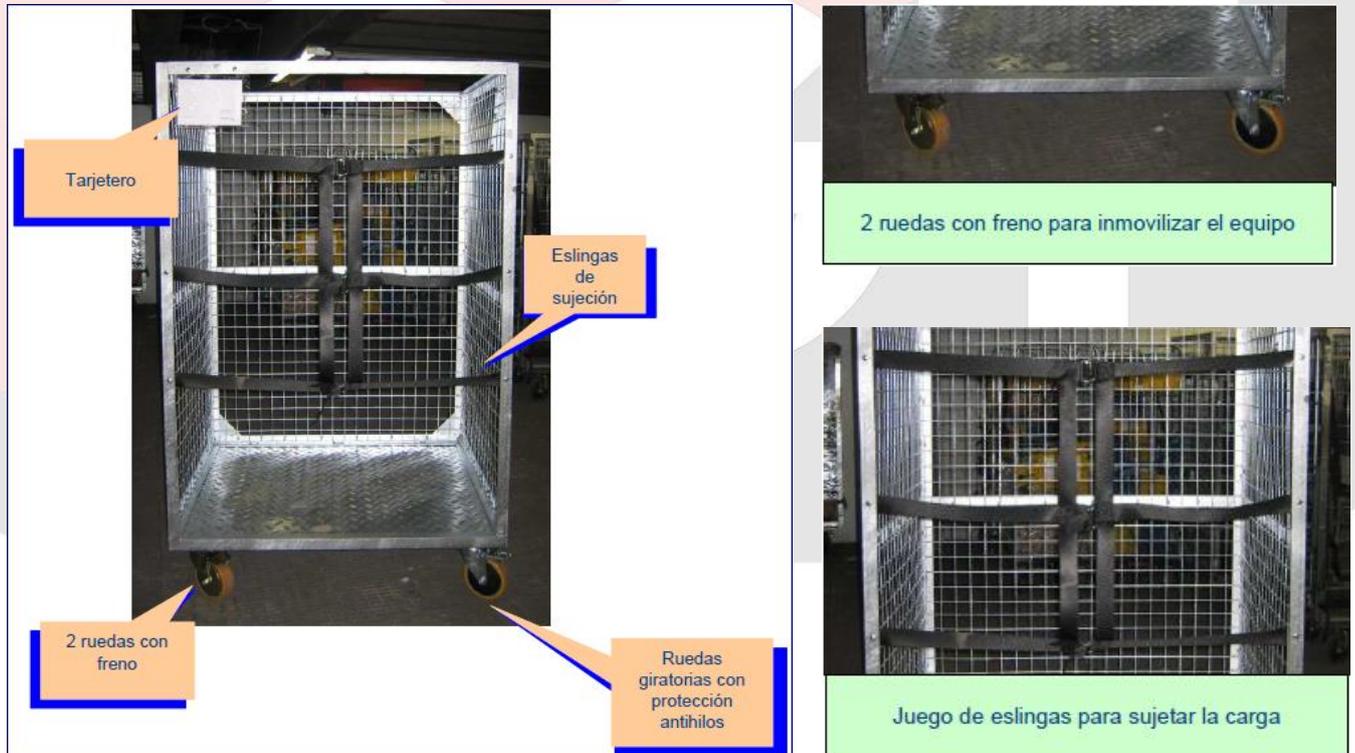
El objetivo del Protocolo sobre Seguridad en el manejo de carros y jaulas (PT001) es garantizar que la utilización y manejo de carros y jaulas para el desarrollo del trabajo en los diferentes Centros de Correos, se realiza en condiciones adecuadas de seguridad.

Este Protocolo es de aplicación a la utilización y manejo de carros y jaulas en todos los puntos de la Red de Correos (Red de Transporte, Unidades de Reparto y Oficinas).

Carros: características y elementos de seguridad



Jaulas: características y elementos de seguridad



Previamente a la utilización de estos equipos

El trabajador realizará una comprobación visual del equipo para verificar que este se encuentra en condiciones operativas de utilización, prestando atención al estado de sus distintos componentes, en especial a los elementos de seguridad. En caso de observar deficiencias en estos elementos, el trabajador procederá, previa comunicación y validación por su responsable directo, a retirar el equipo para su revisión y mantenimiento, almacenándolo en el lugar designado en el centro para ello. Para ello rotulará el carro según Anexo I para su envío al CTA Chamartín.

Durante la carga de estos equipos

Tanto el Jefe de Unidad como los trabajadores velarán para:

- Utilizar los equipos de protección individual-EPI's proporcionados en función de los EPI's definidos por puesto, siguiendo las instrucciones recibidas para ello.
- No manipular los equipos con las manos o el calzado húmedo o con barro o grasa.
- En los carros como norma general y siempre que sea posible depositar la carga dentro de contenedores tipo A, B o C, para que circulen encastradas de forma homogénea por niveles o pisos, haciendo coincidir en color, para facilitar la visibilidad de todas las etiquetas de destino.
- En ningún caso se utilizará el equipo (jaulas y carros) para realizar un trabajo diferente al previsto (por ejemplo transportar personas, almacenado de material, etc.)
- Apilar las bandejas vacías, encajadas y sin etiqueta, acompañadas de tantas tapas como sea posible.
- Evitar sobrecargar todo el peso en una zona.
- Colocar los envíos más pesados en la parte inferior de estos equipos siempre que sea posible, realizando la carga de manera homogénea y evitando apilar en columnas. No se deben ni lanzar objetos, ni colocarlos en el suelo mientras se cargan los equipos.
- No se debe sobrepasar 10 alturas de bandejas tipo A o 5 de bandejas tipo B o C al cargar los carros. Las jaulas están destinadas principalmente al transporte de Paquetería o de Publicorreo y Publicaciones en legajos flejados o retractilados, en caso necesario podrán cargarse bandejas, solo en la primera línea delantera utilizando los mismos criterios de altura que en los carros y teniendo en cuenta que en este supuesto la parte posterior de la jaula debe estar cargada de paquetería, nunca vacía.
- Cuando se depositen en el mismo carro bandejas y envíos al descubierto (paquetes, sacas, etc.), apilar en altura las bandejas en un lado del mismo y los envíos al descubierto al otro lado.
- Cerrar las eslingas o cadenas de los carros y jaulas al objeto de asegurar la carga una vez



cargado el equipo y antes de rotularlo utilizando el tarjetero al efecto.

- Antes de proceder a la manipulación de estos equipos con medios mecánicos, verificar que estos están parados con el freno de estacionamiento puesto y las eslingas atadas.

Durante la manipulación de estos equipos

Tanto el Jefe de Unidad como los trabajadores velarán para:

- Verificar que las vías a recorrer se encuentran despejadas y en perfectas condiciones para la circulación.
- Se debe mirar en la dirección de la marcha y mantener la buena visibilidad en el recorrido, prestando especial atención en cruces, esquinas, puertas, etc., evitando arranques, frenazos y giros bruscos que desestabilicen la carga.

- Desactivar el freno de estacionamiento levantando el pedal situado en la parte inferior del carro en el lado del asa de agarre o los dos frenos de las ruedas en el caso de las jaulas.



Desactivar el freno de las ruedas



Desactivar el pedal de freno

- Avisar del movimiento del equipo al personal en las inmediaciones de la trayectoria a seguir y respetar los itinerarios establecidos.

- Siempre que sea posible en la manipulación manual se debe:

- Empujar la carga (en lugar de tirar de ella).
- Mantenerla cerca, sin inclinarse hacia delante.
- Usar ambos brazos.
- Mantener contraídos los músculos del abdomen y la espalda recta.
- Agarrar el equipo entre la altura de los nudillos y el nivel de los hombros.
- Dirigir los equipos, nunca lanzarlos aunque estén vacíos.



Tirando del Pórtico



Tirando del Asa



Empujando del Pórtico



Empujando del Asa

- En la manipulación mecánica de estos equipos (plataformas de camión, carretillas, etc.) se debe realizar la aproximación lentamente, sin golpear el equipo con las horquillas para facilitar su enganche y evitar roturas de elementos estructurales o de seguridad del mismo.

- Al bajar la carga utilizando medios mecánicos, se debe comprobar que va a estar asegurada la estabilidad del equipo y que en las inmediaciones no hay nadie que pueda ser dañado ante un desplazamiento fortuito y/o posible eventualidad.

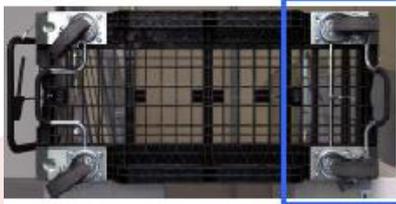
Especificidades del carro en las operaciones de manipulación

- Para su desplazamiento se utilizará el asa de agarre al objeto de dirigir el mismo, evitando así impactos en las extremidades.
- El sentido de desplazamiento del carro debe ser siempre en la dirección del lado largo del mismo.
- Se recomienda utilizarlos con el bloqueo activo (2 ruedas fijas en el extremo opuesto al asa y 2 ruedas giratorias) al ser menor el esfuerzo para desplazarlo.

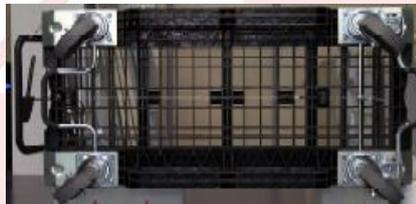
El freno se activa/desactiva al pisar o levantar el pedal situado entre las ruedas del extremo contrario al asa de agarre y hacer girar las ruedas hasta su colocación en sentido longitudinal y exterior.



Sin embargo en zonas de espacio reducido, con el fin de ganar en maniobrabilidad, existe la opción de desbloquear la dirección (4 ruedas giratorias).



2 Ruedas Fijas y 2 Giratorias
Ventaja: Menor esfuerzo



4 Ruedas Giratorias
Ventaja: Buena Maniobrabilidad

- Para frenar el carro, tanto vacío como cargado, de forma progresiva en rampas o situaciones de excesiva fuerza de inercia, se debe accionar la maneta ergonómica situada en la zona del asa de agarre, ejerciendo con la mano derecha fuerza en dirección al operario.



Accionando maneta del freno progresivo

- Se debe utilizar sólo en pendientes reducidas, orientándolo de forma longitudinal y ayudándose del bloqueo de la dirección y del freno de mano. El usuario debe estar siempre en la parte alta de la pendiente, mientras que el carro lo hará en la parte inferior, es decir, subir una pendiente tirando del carro y bajar una pendiente sujetando el carro. En este tipo de operaciones se debe pedir ayuda en caso necesario.



Transversal a la pendiente



Usuario en parte baja de pendiente



Usuario en parte alta de pendiente y longitudinal a ella

- En caso de manipulación con medios mecánicos circular a velocidad moderada teniendo en cuenta que:

- Para el transporte del carro mediante equipos móviles de trabajo y de elevación de cargas (carretilla, apiladores, etc.) se deberá hacer la aproximación lo más despacio posible, introduciendo la horquilla en la ventana del patín en sentido perpendicular al carro.
- Para el transporte del carro mediante transpaleta se debe prestar especial atención, ya que por la configuración del equipo no es posible pasar las horquillas por el interior del patín antivuelco.
- El transporte mediante cualquier medio mecánico se deberá hacer carro a carro.



Horquilla en Diagonal



Horquilla en Perpendicular



Detalle de ventana del patín

- Para transportar los carros transportadores en vehículos estos se colocarán de forma longitudinal, teniendo en cuenta que únicamente se podrán colocar de modo transversal los situados al final del vehículo (si con ello se mejora el aprovechamiento del espacio) o en casos especiales. Además se deben distribuir los contenedores, en la medida de lo posible, de forma homogénea (Carros con carros, jaulas con jaulas y palets con palets). Además los equipos deberán ir siempre frenados y atados con las cinchas que incorpore el vehículo de transporte.

En la carga y descarga de la plataforma se evitará ponerse en recorrido previsible del carro ante un eventual fallo del freno. Así mismo al realizar la carga y descarga en muelle comprobar que el vehículo se encuentra correctamente unido al muelle y el equipo se encuentra inmovilizado. Todo ello siguiendo las instrucciones de la formación para el uso de las plataformas de vehículos y el PT006 Protocolo sobre el uso de plataformas.



Carros en posición longitudinal

- Para desplazar carros vacíos se puede utilizar un tren de carros uniendo los mosquetones con las anillas situadas en la parte inferior de los pórticos, prestando especial atención a su manipulación posterior.

Especificidades de la jaula en las operaciones de manipulación

- Para su desplazamiento se dirigirán agarrándolas por la parte lateral e interior para evitar impactos en las extremidades.
- En caso de manipulación con medios mecánicos se debe colocar con el lado cerrado más próximo al conductor, para evitar accidentes en caso de caída.
- Se debe utilizar sólo en pendientes reducidas, permaneciendo el usuario en la parte alta de la pendiente, mientras que la jaula lo hará en la parte inferior, es decir, subir

una pendiente tirando de la jaula y bajar una pendiente sujetando la jaula. En estas operaciones se debe pedir ayuda en caso necesario.

Tras la utilización de estos equipos

El trabajador debe:

- Realizar una comprobación visual del equipo para verificar que este se encuentra en condiciones operativas de utilización, prestando atención al estado de sus distintos componentes, en especial a los elementos de seguridad. En caso de observar deficiencias en estos elementos, el trabajador procederá, previa comunicación y validación por su responsable directo, a retirar el equipo para su revisión y mantenimiento, almacenándolo en el lugar designado en el centro para ello. Para ello rotulará el carro según Anexo I para su envío al CTA Chamartín.
- Ubicar los equipos de forma ordenada en el lugar designado para ello, sin obstaculizar en ningún caso las vías de circulación y/o evacuación ni los medios de extinción de incendios.
- Siempre que se estacione el equipo, cuando sea transportado en un vehículo o cuando el operario lo deje sólo, se inmovilizará accionando el freno (pedal situado, en el lado del asa de agarre del carro o en dos ruedas en las jaulas).



Activar el pedal de freno



Activar el freno de las ruedas

ANEXO I- Rotulación de carros para su encaminamiento a revisión y mantenimiento

MANTENIMIENTO CARROS Y JAULAS ROTOS

DE: *(Centro de origen)*

A: CTA CHAMARTÍN - MADRID

FECHA:

CONDUCCIÓN:
PROCEDENCIA:

ANOMALÍAS:

- FRENOS
- RUEDAS
- ESLINGAS:

OTROS: