

12 d'abril de 2010

Sr. Esteve Martin i Casellas.

Cap de Prevenció i Responsabilitat Social i Empresarial.

Després d'una sèrie de fets anòmals o irregularitats tècniques que han succeït en alguns enclavaments de blocatge automàtic i que han provocat alguns incidents lleus, que si no fos per l'actuació eficaç i ràpida del factor humà en l'actualitat podríem haver lamentat fets amb conseqüències rellevants, volem destacar un problema prou greu com és la desocupació de circuits de via a l'atzar.

La informació que se'ns ha donat és incompleta o bé no és la suficient per a poder avaluar-la amb el rigor que es mereix. Volem recordar que aquest problema no és nou i així ho varem fer constar en un comunicat de riscos de seguretat en la circulació, entregat el 22 de juliol de 2009. Però amb data d'avui encara no hem rebut una explicació convincent, i fruit d'això hem pogut observar que els fets es tornen a repetir.

Un cop aplicats i tancats els expedients disciplinaris sobre dos conats de xoc hem pogut observar, una vegada més, que una incompatibilitat activa d'un enclavament i/o un algorisme en el software que no està ben depurat, han tornat a fer recaure tota la responsabilitat només en el factor humà de forma injusta. El primer entre un tren que entrava a l'estació de l'Hospitalet i un altre que es trobava a la via 3 per sortir, el passat 29 d'agost de 2009, on el diferimetre i temps de protecció no van funcionar com és degut. El segon entre un tren de mercaderies (Q906) i un de viatgers (N411) a l'estació de St. Vicenç – Castellgalí, el 9 de maig de 2008, on una agulla es va moure sense el consentiment de l'operador.

Creiem que el funcionament dels sistemes i/o automatismes estan, sobretot, per a la seguretat en la circulació dels trens, i això no està succeint amb prou garanties. Per tant sol·licito que es donin totes les explicacions necessàries en una comissió d'investigació, per tal de tenir i valorar les característiques tècniques necessàries sobre la fiabilitat dels sistemes d'enclavaments i/o automatismes del nostre ferrocarril i les possibles solucions que s'haurien de realitzar per tal d'evitar possibles irregularitats del sistema on es derivés a certes incompatibilitats entre la regularitat dels trens i la seva seguretat. Així doncs, creiem que és vital eradicar aquesta situació anòmala per tal de poder complir amb suficients garanties l'article 37è dels estatuts vigents, a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Atentament,

Ricard J. Aisa i Graset.

Coordinador de Prevenció del SEMAF a l'àrea d'FGC.  
Responsable de Seguretat en la Circulació del SEMAF a FGC.  
Membre del Comitè d'Empresa per SEMAF a FGC.