



Barcelona, 7 de enero de 2013

**Sr. Pere Calvet i Tordera.**

Director General dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Me dirijo a usted, no sólo como representante de los trabajadores sino también como maquinista, para informarle de algunas situaciones que nos encontramos los maquinistas en nuestro quehacer diario.

Como usted ya sabe, la dotación de personal en los trenes de viajeros sólo es de un agente, el maquinista, y como el artículo 139 del Reglamento de Circulación dice lo siguiente: **La dotació de personal als trens de la xarxa serà la necessària per garantir la seguretat i la regularitat en la circulació.** Por este motivo para que los trenes circularan con un solo agente se acordaron unos requisitos mínimos recogidos en el acta del día 28 de junio de 2007. También sabe usted, que en el punto 2, párrafo cuarto, de dicha acta se acordó lo siguiente: **Així mateix s'han de buscar fórmules d'accés en els trams amb dificultats per accedir a la segona UT acoblada en el cas d'incidència i/o accident. Si no és així es circularà amb agent d'acompanyament.**

Pues bien, a día de hoy no se nos ha informado de que fórmula hemos de seguir para acceder a la segunda unidad acoplada en aquellos tramos señalizados como "zona amb dificultat d'evacuació", para poder así actuar ante un incidente y/o accidente. No obstante, el artículo 146 del Reglamento dice lo siguiente: **Els agents de conducció són els responsables del tren.** Pero cómo nos vamos a responsabilizar de un tren al que no podemos acceder o, por ejemplo, cómo vamos a cumplir con el artículo 46.3 del Reglamento que nos ordena lo siguiente: **Si el tren queda immobilitzat, els agents que pugui haver-hi procuraran extingir el foc i, si és necessari, evacuaran els viatgers per la via.**

Esta controversia no es nueva para usted, pues esta sección sindical ya le entregó un escrito, el día 13 de abril de 2011 informándole de la problemática existente y posteriormente nos reunimos con usted, el día 9 de junio de 2011, para tratar las irregularidades e incumplimientos de la mencionada acta, pero como puede comprobar aún siguen sin solucionarse.

Ahora le voy a explicar, brevemente, lo sucedido, el día 26 de diciembre, vivido en primera persona. Circulando con tren N271 formado por dos UT, una vez estacionado en la estación de Olesa de Montserrat y tras comprobar que no había subido en la UT de cola ningún agente de acompañamiento, procedí a informar al Centre de Comandament Integrat, pues desconocía si estaba o no, previsto dotar con agente de acompañamiento este tren, el Operador me puso

en contacto con el Cap de Sala y éste me dijo que continuara la marcha con normalidad ya que a él no le constaba en ningún documento del Reglamento ni Instrucciones de Circulación que ese tren debía circular con agente de acompañamiento. Yo le informé de los motivos por los cuales mi tren, compuesto de dos unidades acopladas, debía circular con un agente de acompañamiento en la unidad de cola, entonces me refirió “de negarme a continuar la marcha, si lo creía conveniente, él actuaría relevándome de servicio”. Y aunque se negó rotundamente, yo sólo me limité a pedirle que me autorizara a continuar la marcha sin agente de acompañamiento mediante un telefonema porque así queda registrado en mi documento de marcha que se me había autorizado, para que en caso de ocurrir un accidente i/o incidente poder constatar que yo avisé que en ese trayecto es conveniente circular con agente de acompañamiento, pues en la unidad de cola los viajeros que allí se encuentren no van a tener acceso, ni siquiera, a un extintor ni tampoco les va a indicar nadie como realizar la evacuación. También he de decir que un día antes y en la misma situación otro Cap de Sala me autorizó mediante un telefonema a continuar la marcha, y sin ningún tipo de problema.

Dicho esto, creo conveniente comentarle que los maquinistas cuando tenemos una incidencia, duda, problema o un error, pues también somos humanos, esperamos que los Inspectores, que se les supone personas bien formadas e informadas, nos ayuden a solucionarlo e incluso asuman parte de responsabilidad en aquellas situaciones donde surja una polémica.

Nuevamente le solicito, en primer lugar que se cumplan estrictamente todos los acuerdos recogidos en el acta del día 28 de junio de 2007, y en segundo lugar, que se realice un protocolo de seguimiento periódico para que no se vuelvan a incumplir los acuerdos alcanzados. También le solicito que si han encontrado las **“fórmules d'accés en els trams amb dificultats per accedir a la segona UT acoblada”**, especialmente en aquellos tramos que ya están señalizados como **“zona amb dificultat d'evacuació”**, nos lo comuniquen a todos los maquinistas y también a todos los Inspectores y Jefes de Sala.

Atentamente,



**Jordi Giménez i Martín.**  
Secretari de Negociació Col·lectiva del SEMAF a FGC  
Membre del Comitè d'Empresa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya