



Sr. Oriol Juncadella i Fortuny.  
Director de FGC Operadora.

Me dirijo a usted nuevamente, para decirle que la información que me da en su escrito fechado en 15 de enero de 2013, en el que también dice que los datos de los que dispongo sobre el incidente de la estación de L'Hospitalet no son del todo precisos, no corresponde en absoluto con los hechos ocurridos ese día.

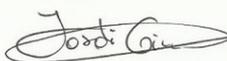
Según los maquinistas que vivieron ese lamentable episodio, los hechos no se produjeron de la forma en que usted los explica. Basándome en lo relatado por el maquinista del tren N730, que tuvo su paso por la estación de Almeda a las 21'32, al llegar a esta estación nadie del CTC le informó de nada, le llamó la atención que hubiesen tantas luces de linternas a ambos lados de los andenes, que venía percibiendo ya desde unos metros antes. Al estacionarse se le acercó un policía local, que le pidió si podía avisar al CCI para que encendieran las luces del túnel, y que si había algún peligro de electrocución al andar por las vías, ya que tenían que acceder a ellas porque estaban persiguiendo a una persona armada y peligrosa. El maquinista llamó al CCI y les trasladó la información recibida del agente de la policía local, insistiendo hasta en tres ocasiones para que encendieran las luces del túnel porque por lo visto desde el CCI no se activaban, finalmente las pudo activar el agente de estaciones desde los mandos de la estación de Almeda. Seguidamente, desde el CTC le indicaron sin más que continuara la marcha y que si querían subir en la cabina de conducción los agentes de policía para acompañarle, no había ningún problema. El maquinista le dio el móvil de la unidad al policía para no tener que hacer de intermediario, y que éste hablara directamente con el *Cap de Sala*. Cuando el maquinista le dijo al policía que iba a reanudar la marcha siguiendo instrucciones de la empresa el agente le respondió que no se moviera de allí, al rato de hablar el policía local con el *Cap de Sala*, optaron por subir a la cabina de conducción **dos agentes de los Mosos d'Escuadra y dos agentes de la policía local de Cornellá**. El maquinista del tren N730 reanudó la marcha y circuló con marcha a la vista hasta la estación de L'Hospitalet, para intentar localizar al individuo escondido en la vía, **lógicamente, sin mencionar los Mosos d'Escuadra en ningún momento que ya había sido detenido**.

El tren L156 que circulaba detrás del N730, a la llegada a la estación de Almeda0 a las 21'42, se encontró cerrada la señal de salida, e inmediatamente recibió la información del Operador del CTC de que tenía la señal cerrada porque el tren N730 que le precedía tenía una avería. Y al mismo tiempo, recibía las instrucciones de los agentes de la autoridad que se encontraban en

el andén 2, de no continuar la marcha cuando se le abriera la señal, por haber una persona peligrosa y armada en la vía. El maquinista de este tren al instante de recibir esta información, que nada tenía que ver con la proporcionada por el Operador del CTC, recibe las instrucciones directas del *Cap de Sala* de continuar la marcha de inmediato, lo que le crea gran confusión y desconfianza por las contradicciones en la información recibida en ese momento. *El Cap de Sala* lejos de informar de la grave situación en la que se encontraban, niega los hechos, la realidad y gravedad de los mismos, llegando a enfrascarse en una fuerte discusión con él por no reanudar la marcha de inmediato, y le vuelvo a remarcar, los agentes de la autoridad que se encontraban en el andén, le estaban indicando que no podía reanudar la marcha por haber una persona peligrosa y armada en la vía.

Ante estos gravísimos hechos, le pido que abra una investigación, y que se depuren responsabilidades, con el fin de que estas actuaciones por parte de los responsables de la empresa nunca más se vuelvan a suceder.

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