



Barcelona, 23 de setembre de 2013

**Sr. Esteve Martín i Caselles**

Cap de Prevenció i Responsabilitat Social Empresarial

El present escrit es per sol·licitar que es tracti en el proper Comitè de Seguretat en la Circulació l'última modificació de la Instrucció de circulació nº10, i concretament el punt 5.6, de data 9 de febrer del 2012.

Aquest punt en concret es contradiu amb el que diu el punt 5.3.1. que es refereix a la dotació de les unitats de tren, i es va modificar unilateralment per la empresa arrel d'un incident que va ocórrer amb un maquinista a PI. Espanya que es va negar a efectuar sortida sense cap mena de comunicació a la cabina de conducció.

Creiem que la solució que va donar la empresa amb aquesta modificació no va ser la més encertada, i la resolució que va haver en els jutjats per la impugnació de la sanció al maquinista de PI. Espanya ho corrobora.

L'actual Instrucció no ens dóna la seguretat suficient en cas d'averia de la telefonia i radiotelefonia de cabina. També s'ha de dir que els elements de comunicació, que es donen com alternativa, es poden trobar en segons quins punts de la línia amb més de 2 Km de distància entre elles, i entenem, que en incidents greus no son efectius.

Es per això que demanem també que es convoqui posteriorment una comissió tècnica per fer les modificacions oportunes de la Instrucció de circulació nº10 en la que es contemplin les diferents situacions en les que es pot trobar un maquinista quan no disposa de comunicació en el tren, ja sigui abans d'iniciar el seu trajecte o durant el mateix, i es clarifiquin els mitjans de comunicació que ha de portar en funcionament a la cabina de conducció.

Atentament

**Carlos Arenas Soto**

Delegat de Prevenció de SEMAF a FGC.