



Barcelona, 12 de mayo de 2015

Sr. Santi Vila i Vicente

Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya

Con copia.

Sr. Pere Calvet i Tordera.

Director General dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Con copia.

Sr. Esteve Martín i Caselles

Cap de Prevenció i Responsabilitat Social Empresarial de FGC.

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i
Sostenibilitat (BCN-Av. J.
Torradellas)

Número: 0365E/11581/2015
Data: 12/05/2015 11:55:24

Resistre d'entrada

Señores,

El motivo del presente escrito es hacerles llegar mi preocupación y disconformidad con el actual sistema de formación para maquinistas y habilitados a la conducción que se ha ido implantando en FGC. Este sistema ha motivado que la anterior formación impartida por FGC, aunque no era la más idónea, se haya ido degradando y quedando claramente insuficiente respecto a la regulada por la normativa Europea y estatal.

Actualmente en FGC para formar a un maquinista o habilitado a la conducción solo basta según sus responsables, con dar una formación a los aspirantes de 150 horas teóricas y 150 horas prácticas en la línea LA y 200 horas teóricas y 200 de prácticas en la línea BV.

Esta formación se imparte a los trabajadores fuera de su jornada laboral, lo que quiere decir que estos realizan sus turnos de trabajo y después la parte teórica y las prácticas de conducción, sin haber descansado el tiempo suficiente para poder conducir un tren durante 8 horas.

Sabemos que en Cataluña disponemos de una ley ferroviaria propia, la 4/2006 de 31 de marzo, que no regula para nada aspectos tan básicos y que pueden afectar directamente sobre la seguridad de la circulación, como son la formación de los maquinistas, requisitos básicos como estudios o condiciones psicofísicas y físicas que condicionen el acceso a esta categoría, tiempos de conducción máxima continuada y otros, pero por ello, no podemos obviar que en FGC no se están haciendo las cosas bien.

En FGC están conduciendo trenes por las Líneas Metropolitanas personas que no son maquinistas, trabajadores que un día están conduciendo un tren y luego pueden estar 30, 40 o más días realizando otras funciones que nada tienen que ver con la conducción ni circulación de los trenes, incumpliendo la normativa vigente que regula al personal autorizado para conducir trenes por nuestras Líneas Metropolitanas, concretamente lo dispuesto en la ley Ferroviaria Estatal en su capítulo IV, personal ferroviario

artículo 38. Régimen aplicable publicado el miércoles 10 de mayo de 2006 en el BOE número 111 y folio 17885 y la ley ferroviaria Catalana por no disponer de todo el personal que conduce trenes de la categoría correspondiente de maquinista, esto ya lo informamos a FGC en un escrito el 10 de julio de 2014 sin obtener ninguna respuesta por parte de la empresa.

Estos hechos se suceden a diario en FGC, prueba de ello es que en FGC los accidentes más graves que hemos sufrido en los últimos años se han producido siempre cuando conducían los trenes afectados trabajadores que no eran maquinistas, como en marzo de 2007 en Abrera, paso de vía doble a vía única, el agente que iba a cargo de la conducción de un tren procedente de Manresa que esperaba el cruce con el disco de salida en rojo lo rebasó, seguidamente actuó sobre el sistema de seguridad rearmándolo y continuó la marcha hasta que la empresa cortó la tensión y le llamaron para que se detuviera, ocasionando un conato de choque. En junio de 2009 un tren procedente de Manresa rebasó la señal de entrada a Martorell Enllaç que se encontraba en rojo, el agente que iba a cargo de la conducción del tren rearmó el freno y descarrilo en las siguientes agujas. En julio de 2014 en la estación de Gracia, el agente que iba a cargo de la conducción de un tren material rebasó el disco de salida de esta estación que se encontraba en rojo y continuó la marcha hasta colisionar con un tren comercial de viajeros procedente de Plaza Cataluña con destino a Sabadell. O el último descarrilo producido el 24 de febrero en plaza de España, un tren con destino a Manresa que rebasó una señal intermedia en rojo, el agente que iba a cargo de la conducción rearmó el freno e inició la marcha, a continuación descarriló en las siguientes agujas que se encontraban mal orientadas provocando un conato de choque, este agente se había examinado 30 días antes del accidente y hasta esa fecha no había vuelto a conducir un tren por haberle asignado siempre la empresa tareas de estaciones, ni siquiera en las prácticas de conducción que realizó durante su aprendizaje había circulado por esas vías en esas condiciones de señalización.

Así mismo, FGC está incumpliendo las actas de 29 de marzo de 2004 que en su apartado segundo recoge que las personas formadoras que pueden dar prácticas a los maquinistas, categoría 4 (a), deberán tener una experiencia en este puesto de trabajo de 3 años. Actualmente en FGC dan prácticas a los maquinistas personas que no lo son, ni tienen la experiencia requerida de 3 años para poder impartirlas, esta irregularidad la hemos trasladado también a la empresa pero no la han subsanado, dejando aún más en evidencia el actual modelo de formación de FGC.

Además de todas estas irregularidades, también se incumple sistemáticamente en FGC el acta de acuerdos de 28 de junio de 2007 para la conducción de agente único en la línea LA, en su apartado 9 *Factor Humà i Herrada humana*, en la que se acordó que los maquinistas de nueva incorporación durante sus primeras circulaciones en la línea LA en los ramales de Martorell a Igualada y de Olesa de Montserrat a Manresa en situación de agente único irán acompañados de un supervisor de grupo. Se establecerán protocolos de

prácticas para garantizar el conocimiento de los aspectos básicos de la circulación en agente único durante la formación.

Esta desobediencia por parte de la empresa en materia de seguridad plasmada expresamente en acta de 28 de junio de 2007 que es para su obligado cumplimiento, también ha sido trasladada a la empresa mediante un escrito de fecha 5 de agosto de 2014, sin haberse corregido.

Puede parecer una contradicción, pero este mes de mayo FGC contratará a maquinistas con el título B de conducción para realizar sus funciones de conducción en la línea de Lleida-La Pobla, la cual a partir de este mes gestionará totalmente, estos maquinistas han realizado una formación básica tanto teórica como práctica, en unas escuelas homologadas por Fomento, concretamente de 1.150 horas de formación teórico/práctica, a las que hay que sumarle las horas de formación que también les dará FGC de circulación, conocimientos del material y de la línea y prácticas de conducción. Esta línea dispone de dos kilómetros de vía que se encuentran dentro de las vías de Interés General, concretamente en el acceso a la estación de Lleida Pirineos.

Visto lo expuesto, no puedo entender que aun habiendo una normativa Europea que regula también la estatal, no se acate por las Autonomías. Esto provoca que FGC tenga varias explotaciones ferroviarias en las que en algunas se aplica la ley y en otras no afectando a la seguridad de las mismas.

Atentamente,



Jordi Giménez i Martín.

Secretari de Àrea del SEMAF a FGC.

Membre del Comitè d'Empresa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.