



Barcelona, 6 de Juliol de 2015

**Sr. Esteve Martín i Caselles**

Cap de Prevenció i Responsabilitat Social Empresarial

Vull expressar la meua preocupació per com s'està duent a terme el procediment per garantir la seguretat amb els garrots. No comprenc quina és la manera de fer, doncs els responsables de la brigada encarregats d'observar i actuar davant dels garrots no segueixen un criteri clar i definidor. Exposaré més clarament amb els fets ocorreguts el passat diumenge 5 de Juliol. El responsable de la brigada puja en cabina amb el tren N719 observant he informant al centre de comandament l'estat de la via alhora que els comunica els punts que han de ser comunicats als maquinistes.

El maquinista del tren N721, rep amb notificació un únic punt kilòmetric amb marxa la vista, cosa que jo no entenc. Si el responsable de la brigada en el tren anterior a vist l'estat del garrot, no se perquè no determina un límit de velocitat en canvi decidir una marxa a la vista, donant la responsabilitat cap al maquinista.

El següent tren en accedir a la línia de Manresa era el que jo portava, el N723 i com en el tren anterior, l'operador em notifica un únic punt kilòmetric amb marxa a la vista. Al expressar a l'operador la meua indignació, sense entendre perquè el dia d'abans amb menys calor es donaven 3 notificacions de marxa a la vista, aquest em diu que és el que a determinat el responsable de la brigada i que només un punt de la línia estava malament.

No quedant-me tranquil i coneixedor de la línia com era, sobretot per el dia anterior, al passar per punts quilomètrics amb garrots ben pronunciats i d'afectació en la seguretat els vaig comunicant immediatament al centre de comandament, concretament els PK 41,900 , 42,800 i 47,150.

Abans d'arribar a Manresa rebo una trucada del centre de comandament comunicant-me que dels tres garrots que havia comunicat només em donaria notificació amb marxa a la vista en els PK 41,900 i 42,800 però que en el 47,150 no perquè el responsable de la brigada determina que no estava malament i no calia cap limitació com així assegurava . Sorprès per el que em diu torno a expressar la meua indignació, seguia sense comprendre com un garrot molt pronunciat que es troba a l'entrada del pont de Monistrol no donava perill, l'operador m'explica que és el que ha decidit la brigada i es dona per fet que són els que decideixen.

Una vegada sóc a Manresa i em dispo a sortir amb el N726 el centre de comandament em truca per notificar-me que en el PK 47,150 la limitació de velocitat serà de 20Km/h doncs així ho determina ara el responsable de brigada. Sorprès per el succeït em pregunto perquè aquest canvi constant de criteris per part del responsable de brigada. Cap persona a de caure en l'error de pensar que des de que van pujar amb el N719 (15:20 sortint des de ME i a

les 15:43 al pas per el PK 47,150) fins que al meu tren N726 ( 18:20 sortint de MA) el garrot estigués més deformat sinó tot el contrari, a aquesta hora estaria igual o més minvat.

Una vegada exposat tot el succeït el passat diumenge 5 de juliol vull que es faci una profunda reflexió. Aquest no era el primer dia que succeïa una cosa similar, però si la més destacada, és a dir, canvis de criteris per part de la brigada en diferents trens de circulació. Si els responsables de brigada ja puguen en cabina en tot un viatge de pujada i baixada en l'hora punta de calor, no comprenc com directament no determinen amb límits de velocitats tots aquells punts, sense donar marxas a la vista ni retractar-se més endavant canviant criteris. Aquests canvis fins i tot són passades les 19:00, garrots dels quals, com he dit abans, o estan igual que quan ells els han vist o ja estan minvant.

Demano amb extrema urgència un canvi en la manera de procedir amb aquesta problemàtica, com es va informar en l'anterior comitè, el diners destinats per solucionar aquesta problemàtica hi són, però des de que es licitin les obres i s'executin estem parlant que serà al hivern, és per això que amb només passar la batonadora els garrots afectat no es solucionen. Si tornen a vindre calors tant intensos com el passat cap de setmana, cosa probable amb la de setmanes d'estiu que ens queden, calen procediments diferents per detectar i limitar els més ràpid possible els punt on hi han garrots amb problemes greu de seguretat. Doncs no s'hauria de permetre que cap tren passi per damunt d'un garrot sense gaire seguretat del qual la brigada a passat però no se'ls comunica fins que el maquinista no els hagi comunicat primer, altre cosa que també ha estat passant durant aquests dies. No hem d'oblidar que la seguretat està, per enèsima vegada, per davant de la regularitat i el confort i una de les causes de que no estigui succeïnt cap accident greu és que els maquinistes dubten de la seguretat que estan donant als responsables de la brigada i són ells qui extremen la seguretat al pas per els garrots, encara que es vegi afectada la regularitat.

No estaria de més determinar a traves d'un procediment operatiu o el procediment que pertoqui a preestablir unes limitacions de velocitats allà on se estan fent garrots que afectin a la seguretat, qualificar-los en 3 nivells de velocitat, velocitat normal, velocitat de calor moderada i velocitat de calor extrema. Així una vegada la brigada hagi observat la via comuniqui al centre de comandament quin estat de la velocitat han de prendre els maquinistes, llavors els operadors només hauran de comunicar verbalment quin nivell hauran d'aplicar en tot el ramal d'Igualada o ramal de Manresa, sent els maquinistes els coneixedors amb el corresponent procediment, de la localització dels garrots i a la velocitat que han de passar.

Atentament,



Carlos Arenas Soto  
Delegat de Prevenció de SEMAF a FGC.