



Barcelona, 21 d'Agost de 2015

Sr. Pere Calvet i Tordera
Director General FGC

Amb còpia.

Sr. Esteve Martín i Caselles
Cap de Prevenció i Responsabilitat Social Empresarial

Em dirigeixo a vostè per expressar-li el meu malestar arran de l'incident que va passar el passat dia 14 d'Agost i també per la reunió que vau tenir amb les seccions sindicals el dia 20 d'Agost. Tinc una gran indignació per com van realitzar aquesta reunió, en especial per la rapidesa i mala organització de la mateixa. Degut a això, als convocats els va agafar desprevinguts, assistint les persones que hi van poder anar i no les que hi haurien d'haver anat.

Primer de tot hi veig un problema greu, vostès van afirmar en aquesta reunió que no tenien cap constància de què la via estigués en mal estat. Això no ho puc entendre, o menteixen o els responsables no fan la seva feina.

El passat 26 de Juny d'aquest 2015 va descarrillar la sisena tremuja al ramal de Sallent. El mateix dia, mentre es feien maniobres amb el tren de la sal a la via 10 de Manresa, l'última banyera va descarrillar. La nit del 10 a l'11 de Juliol del 2014 va passar un descarrilament bastant escandalós, 1 km abans d'arribar a l'estació de MA (baixant de Súria) la penúltima tremuja va descarrillar i aquesta va ser arrossegada durant poc més d'un km fins que entre el centre de comandament i el maquinista se'n van adonar. Les conseqüències van ser lleus pel què podria haver passat. A l'inici del Juliol del 2014, a la locomotora 254 baixant del ramal de Súria li van descarrillar dos eixos per culpa del mal estat de la via. El 7 de Maig del 2014, fent maniobres amb el tren de la sal, la via 3b de Manresa s'obrí i li va descarrillar una banyera. El 27 de Maig del 2013, la locomotora 254 mentre feia maniobres a l'estació de Súria va patir un descarrilament. Tots aquests accidents es van produir pel mal estat de la via i un nefast manteniment.

De tots aquests accidents en vull destacar dos: el descarrilament d'una tremuja al ramal de Sallent el dia 26 de Juny d'aquest any i l'accident de la nit del 10 a l'11 del mes de juliol del 2014. El primer no va constar en cap acta i això que se'n va parlar al comitè del 15 de Juliol. El segon tampoc consta en cap acta, tot i que es va realitzar un comitè extraordinari el 14 de juliol del 2014 per parlar-ne. Possiblement els delegats de prevenció hauríem d'estar més alerta, sobretot quan es vol fer veure que un incident no ha existit pel fet que no consti en cap paper.

Tota aquesta informació l'haurien tingut si aquesta última reunió s'hagués convocat com cal i, sobretot si hi haguéssim pogut anar les persones representants dels treballadors responsables de la seguretat.

Senyors, s'enganyen dient que els fets es deuen al mal estat d'un punt concret del ramal, i que no es pot analitzar per com ha quedat la via, afirmant que la resta està en condicions de circular-hi sense problemes, recolzant-se en l'última gravació de la línia que tenen. En canvi, com ara els mostrem, 500 metres aproximadament abans de l'incident, ens trobem amb unes imatges on es veu una via en molt mal estat. Les travesses gairebé no subjecten els carrils per manca de tirafons. Sembla que no tenen cap constància del mal estat de la via, malgrat les gravacions que es realitzen. Fa anys que els maquinistes comuniquen el mal estat dels ramals de Súria i Sallent. De fet, un maquinista havia passat diferents punts en mal estat d'aquests ramals abans dels fets del 14 d'Agost. I, malgrat tots els procediments, no s'ha evitat l'últim descarrilament.

Després de tot això ens continuen recriminant que aquest tipus de problemàtiques siguin portades a la inspecció de treball i com això, segons vostès, dificulta una relació conciliadora entre ambdues parts. Però si no fos per aquestes denúncies a la inspecció, o pels descarrilaments, vostès no actuen, i ja no diguem amb celeritat. Un clar exemple podrien ser els garrots, que són comunicats constantment pels maquinistes, sense que vostès facin absolutament res. En canvi, a partir del passat Juliol de 2014, amb el descarrilament del tren de la sal entre Castellbell i Monistrol, la gestió per tractar els garrots va canviar considerablement. Es va fer cas als maquinistes i les limitacions de velocitat temporals van ser més abundants i col·locades amb més rapidesa. En canvi, a començaments de l'estiu del 2015, vostès ja no recordaven aquesta problemàtica. I el resultat és el descarrilament del tren de la potassa a l'Aeri de Montserrat. Ens agradaria que l'any que ve aquesta problemàtica estigués solucionada.

Sembla que aquests incidents no donen lloc a cap depuració de responsabilitats. En canvi, als maquinistes sempre se'ls exigeixen, i tots som conscients que si haguessin estat els responsables de qualsevol d'aquests fets sí se n'haurien depurat les responsabilitats.

Ens agradaria no obtenir una resposta política, que ens digui que tota la gestió que es duu a terme a FGC és la correcta i que els incidents en gran part han estat inevitables. Tant vostè com jo sabem que no és així i que s'haurien d'haver depurat responsabilitats. No s'estan duent a terme bé les gestions, i incidents com els garrots, els descarrilaments, així com tot el que té a veure amb el baix manteniment de cada un dels elements que conformen el ferrocarril s'hauria d'evitar. Això també passa per revisar qui ha deixat de fer la seva feina però continua tenint responsabilitats.

Atentament.

Carlos Arenas Soto
Delegat de Prevenció de SEMAF a FGC.



