

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Confederal Unidas Podemos – En Comú Podem – Galicia En Común, a través de su diputada **Yolanda Díaz Pérez**, de conformidad con lo establecido en el **artículo 185 del Reglamento**, presenta la siguiente **Pregunta escrita** relativa *a la falta de interventores en los trenes que circulan en Galicia.*

Congreso de los Diputados, 5 de junio de 2019



Yolanda Díaz Pérez

Galicia En Común

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A lo largo del año 2018 Renfe operó 5.203 trenes de Servicio Público o Media Distancia en Galicia que prestaron servicio sin un interventor a bordo, lo que significa que viajaron solo con un tripulante: el maquinista, lo que supone un importante incremento en relación al año 2017, de trenes que circularon sin personal de comercio.

La mayoría de estos trenes se desplazaron en el Eje Atlántico, en el corredor entre Vigo y A Coruña, aunque también viajaron cientos de trenes sin personal en servicios que operaron entre Ourense y Monforte, a Coruña y Ferrol y A Coruña y Monforte.

Renfe dejó de ingresar cerca de 220.000 euros por los viajeros que accedieron a los trenes sin abonar sus billetes en el servicio de Media Distancia, a lo que habría que añadir las pérdidas por falta de interventores en la línea de FEVE. Hay que recordar que en Galicia son numerosas las estaciones que carecen del servicio de venta directa, como, por ejemplo, Redondela, Arcade, Catoira, Pontecesures, Padrón, Osebe, Ordes, Meirama, Uxes, Porriño, Salvaterra, Frieira, Filgueira, Ribadavia, O Burgo, Cambre, Cedebre, Betanzos, Pontedeume, Cabanas, Franza, Perlio, Neda, Cesuras, Curtis, Teixeira o Guitiriz, entre otras terminales.

Esta problemática afecta, sobre todo, a algunas líneas convencionales, a las que se les da un especial abandono y falta de atención por parte de Renfe: A Coruña-Ferrol, Santiago-Vigo por el trayecto viejo, o A Coruña-Lugo-Monforte-Ourense, donde es muy habitual la circulación de trenes sin interventor y donde, precisamente, se hacen más paradas intermedias en las que no hay venta presencial.

Debemos recordar que este tipo de viajeros no computa para los efectos de las estadísticas de ocupación de los trenes, ni en las de los pasos por la estación, y contribuye a futuros recortes de los servicios y al cierre de estaciones por el supuesto descenso de la ocupación.

Más allá de la pérdida de ingresos y de servicios, esta situación afecta a la seguridad, tanto dentro del tren durante el viaje, como ante incidencias en la circulación, en la

posible aplicación de los planes de emergencia en túneles o en las subidas y bajadas del tren. También perjudica, por la falta de información y atención a las personas usuarias durante el trayecto.

Por todo lo expuesto, la diputada Yolanda Díaz Pérez presenta las siguientes preguntas escritas:

1. ¿Tiene previsto el Gobierno destinar más interventores para los trenes que circulan en Galicia? En caso negativo, ¿cuáles son los motivos que argumenta el Gobierno para desatender las demandas del sector y de las propias personas trabajadoras en Galicia? En caso afirmativo, ¿cuántos interventores tiene previsto destinar a Galicia y en qué plazo de tiempo?
2. ¿Tiene previsto el Gobierno cubrir las plazas de interventores que quedarán vacantes en 2019 tras la jubilación de parte de la plantilla? ¿Ha cubierto ya las que quedaron vacantes en 2018?
3. ¿Cuál es el motivo para que en Galicia sólo se cubra una mínima parte de las plazas vacantes?
4. Ante la falta de interventores, ¿tiene previsto el Gobierno eliminar parte de las frecuencias ferroviarias en Galicia? En caso afirmativo, ¿cuáles y por qué motivos? En caso negativo, ¿va a seguir operando con trenes sin el personal de intervención?
5. ¿Cómo valora el Gobierno las grandes pérdidas económicas que suponen para la empresa pública la falta de un control de las personas usuarias en estaciones y trenes?
6. ¿Considera el Gobierno que un tren que circula sin interventor es igual de seguro que otro que si lo lleva?
7. ¿Cuántos pasajeros tiene contabilizados el Gobierno que circularon en los trenes de Galicia en el año 2018?

8. ¿Cuántos trenes circularon durante el año 2018 en Galicia, catalogados por trayectos? ¿Cuántos de ellos llevaban interventores? ¿Y en el primer trimestre de 2019?
9. ¿Cuáles son los motivos por los que Renfe no dispone que todos los trenes lleven un interventor?
10. ¿Cuáles son los motivos por los que constantemente se discrimina a Galicia en las diferentes ofertas de empleo público de Renfe?
11. ¿Considera el Gobierno que la mejor forma de gestión y control del servicio que presta a la ciudadanía Renfe es *“confiar en el usuario a la vez que se habilitan medios que le permitan emplear correctamente sus títulos de transporte”*?
12. ¿Qué medios ha habilitado el Gobierno, y en que estaciones de tren de Galicia, para permitir a las personas usuarias del servicio emplear correctamente sus títulos de transporte?