

BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I LEGISLATURA

Serie F: PREGUNTAS
CON RESPUESTA ESCRITA

15 de octubre de 1980

Núm. 840-II

CONTESTACION

Ferrocarril Ferrol-Gijón.

Presentada por doña María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre.

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de la contestación del Gobierno a la pregunta formulada por la Diputada doña María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre, del Grupo Parlamentario de Coalición Democrática, relativa al ferrocarril Ferrol-Gijón, publicada en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, número 840-I, de 29-5-80.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de septiembre de 1980.—El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina**.

Excmo. Sr.: En relación con la pregunta formulada por doña María Victoria Fernández-España, sobre el ferrocarril Ferrol-Gijón, tengo la honra de enviar a V. E. la contestación formulada por el Ministro de Transportes y Comunicaciones, en nombre

del Gobierno, cuyo contenido es el siguiente:

"1. La relación de accidentes ocurridos en esta línea desde 1968, se refleja en el cuadro siguiente:

Accidentes.	AÑOS														Total Accidentes
Tipo (1)	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80		
A:	1	5	4	6	3	6	2	2	8	9	3	2	2	53	
B:	3	2	1	5	0	2	2	5	2	2	3	0	0	27	
CH:	2	0	0	1	0	1	2	0	0	0	1	1	0	8	
CM:	2	2	1	3	1	6	4	6	1	4	7	2	3	42	
Total														130	

1) A) Ocasionados por arrollamiento de personal, vehículos o animales sueltos que invaden la vía o caminan por ella.

B) Ocasionados por desprendimientos de tierras, caída de árboles o desprendimientos en muros o túneles.

CH) Ocurridos por fallos humanos; incumplimiento de reglamentos de circulación, velocidad indebida, etc.

CM) Debidos a defectos de la vía, de instalaciones o del material motor móvil.

Pueden destacarse por su gravedad, de entre los relacionados, los siguientes:

14 de julio de 1973.—Descarriló el tren 1.410, rápido Ferrol-Oviedo y Gijón en el

kilómetro 82/950. Cuatro muertos y 20 heridos. Clasificación, CH.

2 de octubre de 1973.—Descarriló el tren 1.410, rápido Ferrol a Oviedo y Gijón, en entrada estación Piedras Blancas, kilómetro 237. Cuatro muertos y 18 heridos. Clasificación, CM.

25 de febrero de 1974.—Colisión del tren 1.472, ligero Ribadeo-Gijón-Oviedo, con desprendimiento bóveda túnel kilómetro 201/400. Un muerto y 18 heridos. Clasificado B.

30 de mayo de 1978.—Colisión del tren 1.473, ligero Oviedo y Gijón a Ribadeo, con desprendimiento del túnel, kilómetro 227/400. Dos muertos y 26 heridos. Clasificado B.

19 de julio de 1978.—Choque del tren 1.472, ligero Ribadeo-Gijón y Oviedo, con locomotora aislada interior túnel, kilómetro 252/345. Un muerto y 12 heridos. Clasificado CH.

Es de destacar que en todos ellos los trenes estaban formados por unidades de la serie MAN, más moderna la Ferrostaal y solamente uno de dichos accidentes fue debido a causas imputables al material ferroviario (rotura de frenos).

2. Los planes de renovación de modernización de la línea Ferrol-Gijón junto con las de las restantes líneas de FEVE se contienen en el Plan General de Ferrocarriles.

Puede señalarse, al respecto, que ya en 1977, FEVE elevó al Ministerio un Estudio-Informe exponiendo los problemas existentes en cuanto a condiciones de seguridad de sus líneas, y la necesidad de alcanzar índices de accidentabilidad paragonables a los actuales de RENFE. A raíz de este informe el Ministerio solicitó a FEVE la redacción de un Plan de Seguridad donde se valorasen las actuaciones necesarias para reponer los niveles de seguridad de los ferrocarriles de vía estrecha.

Posteriormente, y con fines de su inclusión en el Plan General de Ferrocarriles, la empresa redactó un Plan de Actuación 1980-1990, que fue aceptado por la Comisión Interministerial constituida el 20 de

diciembre de 1979, declarándose además la prioridad dentro del mismo Plan de Seguridad de FEVE, cuyo importe total se cifra en 35.000 millones de pesetas.

3. La razón fundamental por las que se mantienen en la cabecera del Ferrol las unidades de Ferrostaal es la falta de consignación presupuestaria para la adquisición de nuevo material de transporte que hasta la fecha ha sufrido la compañía.

4. La mejora del servicio de esta línea a corto plazo está prevista a través de una doble vía. En primer lugar, se piensan destinar a la misma parte de material MAN destinados a los trenes de cercanías de Santander, que quedarán liberados a raíz de la electrificación de esta zona prevista para principios de 1981.

Además dentro del Plan General de Ferrocarriles y en lo referente al Plan de Actuación de FEVE 1980/1990, se contempla la adquisición de nuevo material diesel de viajeros para trenes de largo recorrido y con el cual, de llevarse a efecto dicho plan en las etapas previstas, podría pasar a realizarse en 1983 con el nuevo material los servicios directos Ferrol-Oviedo-Gijón.

En cuanto a la edad media del material rodante de FEVE en este trayecto, hay que distinguir las que afectan a las unidades Ferrostaal y a las unidades MAN. Las primeras fueron recibidas por FEVE en los años 1956-1960. En concreto, en 1956 se recibieron cuatro unidades de fabricación alemana y de 1948 a 1960 el resto de la serie de fabricación española. En cambio, las unidades MAN fueron asignadas a FEVE a partir de 1967, sin olvidar que este parque se reforzó en 1977 con otros dos automotores y un remolque análogos procedentes de la línea Málaga a Fuengirola."

Lo que comunico a V. E. a los efectos previstos en el artículo 133 del Reglamento provisional del Congreso.

Dios guarde a V. E.

El Ministro de la Presidencia, **Rafael Arias-Salgado y Montalvo.**

Suscripciones y venta de ejemplares:

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.

Cuesta de San Vicente, 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.589 - 1961

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID