

BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I LEGISLATURA

Serie D. INTERPELACIONES
MOCIONES Y PROPOSICIONES
NO DE LEY

28 de noviembre de 1980

Núm. 514-I

INTERPELACION

Seguridad en el tráfico de RENFE.

Presentada por don Antonio Palomares Vinuesa.

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 90 y 126 del Reglamento del Congreso de los Diputados se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de la interpelación formulada por el Diputado don Antonio Palomares Vinuesa, del Grupo Parlamentario Comunista, relativa a seguridad en el tráfico de RENFE.

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de noviembre de 1980.—El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en los artículos 125 y siguientes del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados tengo el honor, en nombre del Grupo Parlamentario Comunista, de solicitar de esa Mesa la tramitación de la siguiente interpelación sobre la seguridad en el tráfico de RENFE.

Es notoria y plenamente justificada la preocupación de la opinión pública acerca de la inseguridad en la circulación ferroviaria, que, como es sabido, ha provocado recientemente gravísimos accidentes con

elevado número de muertos. Tal y como se puede observar en las cifras de las que dispone este Grupo Parlamentario, y especificadas en los siguientes folios, resulta urgente e inaplazable la adopción de todas aquellas medidas que signifiquen una disminución del peligro de accidentes, con especial referencia al problema de los pasos a nivel.

1978 (7 de abril al 28 de diciembre):

Muertos de Renfe	14
Muertos ajenos	57
Total	71
Heridos de Renfe	21
Heridos ajenos	107
Total	128

1979 (29 de marzo al 24 de diciembre):

Muertos de Renfe	14
Muertos ajenos	1
Total	15
Heridos de Renfe	6
Heridos ajenos	0
Total	6

1980 (8 de marzo al 9 de noviembre):

Muertos de Renfe	16
Muertos ajenos	12
Total	28
Heridos de Renfe	5
Heridos ajenos	40
Total	45

RELACION DE ACCIDENTES DE CIRCULACION OCURRIDOS DESDE EL 7 DE SEPTIEMBRE DE 1978 HASTA DICIEMBRE DE 1978

Fecha	Causas	Lugar del hecho	Situación geográfica	MUERTOS		HERIDOS		TOTALES	
				Renfe	Ajenos	Renfe	Ajenos	Muertos	Heridos
7- 9-78	Colisión tren socorro con tren cisterna.	Túnel en plena vía.	Linares-Congostinos (Asturias).	7	—	—	—	7	—
3-10-78	Arrollamiento de un coche.	Paso nivel sin guarda.	Benavente-Villabrazado (Zamora).	1	—	—	—	1	—
-10-78	Incendio vehículo motor.	Plena vía.	Hazo y San Felices (Logroño).	—	—	—	—	—	—
-10-78	Arrollamiento de un camión.	Paso nivel sin guarda.	Martureló y Mollet S. F. (Barcelona).	—	—	—	1	—	1
2-10-78	Descarrilamiento.	Plena vía.	Verdía y Santiago C. (Pontevedra).	—	—	3	—	—	3
2-10-78	Descarrilamiento con gran interrupción de la vía.	Plena vía.	Luque y Doña Mencía (Córdoba).	—	—	—	—	—	—
-10-78	Colisión y descarrilamiento.	Estación.	Aranjuez (Madrid).	—	—	—	2	—	2
-10-78	Arrollamiento de coche.	Paso nivel sin guarda.	Juraco y Tabernes (Valencia).	—	—	—	1	—	1
-10-78	Arrollamiento de tractor.	Paso nivel sin guarda.	Magaz y Torquemada.	—	1	—	—	1	—
-10-78	Colisión expreso con ferrobús.	Estación.	Pantoja (Toledo).	—	—	4	10	—	14
8-10-78	Arrollamiento por deficiencias en las instalaciones.	Estación.	Murcia.	1	—	—	—	1	—
-11-78	Arrollamiento tractor con descarrilamiento.	Paso nivel sin guarda.	Guillarey y Perriño.	—	1	—	—	1	—
-11-78	Descarrilamiento ferrobús.	Plena vía.	Cocentaina y Alcoy (Alicante).	—	—	2	7	—	9
-11-78	Descarrilamiento maniobra.	Plena vía.	Cabra y Lucena (Córdoba).	1	—	3	—	1	3
-11-78	Colisión de U/T con mercancías.	Estación.	San Sebastián.	—	—	3	—	—	3
3-11-78	Descarrilamiento mercancías.	Estación.	Puente de Fierros.	—	—	—	—	—	—
6-11-78	Arrollamiento de coche.	Paso nivel sin guarda.	Cádiz y San Fernando (Cádiz).	—	6	—	3	6	3
8-11-78	Arrollamiento de Land Rover.	Paso nivel sin guarda.	San Miguel Dueñas y Bembibre.	—	2	—	3	2	3
-12-78	Arrollamiento de coche.	Paso nivel sin guarda.	Cenicero y Briones (Logroño).	—	1	—	—	1	—

Fecha	Causas	Lugar del hecho	Situación geográfica	MUERTOS		HERIDOS		TOTALES	
				Renfe	Ajenos	Renfe	Ajenos	Muertos	Heridos
-12-78	Descarrilamiento y colisión.	Estación.	Manzanares (Ciudad Real).	1	12	2	10	13	12
-12-78	Arrollamiento de Talgo y tractor.	Paso nivel sin guarda.	Almudévar a Zuera.	—	1	—	—	1	—
-12-78	Arrollamiento de coche.	Paso nivel con guarda.	Cordes y Dueñas.	—	1	—	—	1	—
-12-78	Colisión de mercancías.	Estación.	Blanca y Abazán (Murcia).	2	—	2	—	2	2
1-12-78	Alcance de ferrobús a mercancías.	Plena vía.	Vall y Salomo (Lérida).	—	—	2	—	—	2
-12-78	Arrollamiento de autobús.	Paso nivel sin guarda.	Aldehuela B.-Fuentes de San Esteban.	—	32	—	45	32	45
-12-78	Alcance de ferrobús a mercancías.	Plena vía.	Cuera a Almudévar.	—	—	—	25	1	25
TOTALES				14	57	21	107	71	128

RELACION DE ACCIDENTES DE CIRCULACION OCURRIDOS DESDE EL 29 DE MARZO DE 1979 HASTA EL 24 DE DICIEMBRE DE 1979

Fecha	Causas	Lugar del hecho	Calificación	RENFE		AJENOS		TOTALES	
				Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
29- 3-79	Arrollamiento soldando carriles (señalización).	Sarriá (Lugo).	Grave.	1	—	—	—	1	—
6- 6-79	Descarrilamiento maniobra.	Moncada (Barcelona).	Grave.	1	—	—	—	1	—
26- 9-79	Descarrilamiento plena vía (mal estado vías).	Cocentaina (Alicante).	Grave.	2	3	—	—	2	3
26-10-79	Choque trenes (plena vía).	León.	Muy grave.	3	2	—	—	3	2
23-11-79	Arrollamiento camión en paso a nivel.		Muy grave.	2	—	1	—	3	—
6-12-79	Choque trenes (fallo freno reserva).	Las Francesas.	Gravísimo.	4	1	—	—	4	1
24-12-79	Arrollamiento unidad eléctrica.	Plena vía Madrid-Avila.	Grave.	1	—	—	—	1	—
TOTALES				14	6	1	—	15	6

RELACION DE ACCIDENTES DE CIRCULACION OCURRIDOS DESDE EL 1 DE ENERO DE 1980 HASTA EL 9 DE NOVIEMBRE DE 1980

Fecha	Causas	Lugar del hecho	Calificación	RENFE		AJENOS		TOTALES	
				Muertos	Heridos	Muertos	Heridos	Muertos	Heridos
9- 3-80	Alcance de trenes "bloqueo".	Giamets (Tarragona).	Muy grave.	2	—	—	—	2	—
11- 4-80	Trabajos en vía "falta señalización".	Criptana (Ciudad Real)	Grave.	1	—	—	—	1	—
29- 5-80	Trabajos en vía "falta señalización".	Izarra, plena vía.	Grave.	1	—	—	—	1	—
20- 6-80	Choques trenes "se desconocen las causas".	Vallada (Valencia).	Muy grave.	2	2	—	—	2	2
12- 7-80	Fraccionamiento tren "rotura del gancho".	Málaga.	Grave.	1	—	—	—	1	—
15- 7-80	Choque trenes en estación.	Torralba (Soria).	Gravísimo.	6	1	12	23	18	24
10- 8-80	Alcance tren "bloqueo".	Vilanova i la Geltrú (B).	Muy grave.	1	—	—	8	1	8
	Arrollamiento autobús en paso nivel abierto.	Valencia.	Gravísimo.	—	2	—	9	—	11
16-10-80	Arrollamiento camión en paso nivel abierto.	Villarrobledo (Albacete)	Muy grave.	2	—	—	—	2	—
		TOTALES		16	5	12	40	28	45

Lo cierto es que la dirección de Renfe se apresura, en cada ocasión en que se produce un accidente, a achacar las causas del mismo a un fallo humano, cuando resulta evidente que los orígenes de los citados accidentes y las causas de su existencia son más complejas y afectan directamente a la propia organización e infraestructura de la Empresa.

En muchas ocasiones se acude al fallo humano para explicar lo ocurrido, con un cierto grado de irresponsabilidad, al no haber mediado una exhaustiva investigación del accidente que clarifique el hecho, y suele ocurrir que, cuando la investigación se realiza con posterioridad, la causa del accidente no es la alegada, sino otra muy distinta, pero al haber transcurrido el tiempo ya no procede desmentir lo dicho en su día.

De todo ello se deriva una doble realidad que a este Grupo Parlamentario, y al Diputado que suscribe la presente interpelación, le produce profunda inquietud.

Por una parte, se crea en la opinión pública la sensación de que el tráfico ferroviario, y en consecuencia la seguridad de miles de españoles, está en manos de unos profesionales irresponsables, cuando la realidad es que, además de ser ellos los que más peligro corren en el accidente, como se puede demostrar estadísticamente, la realidad es justamente la contraria, ya que gracias a su gran profesionalidad no se producen más accidentes de los que lamentablemente hemos de constatar en la última época.

Por otra parte, la actitud de Renfe justifica, de alguna manera, la no adopción en relación con el material ferroviario, de todas las medidas técnicas que aumenten el grado de seguridad del tráfico.

Por consiguiente, resulta urgente adoptar las medidas a las que venimos haciendo referencia, para lo cual resulta imprescindible detectar las verdaderas causas de la inseguridad en el tráfico ferroviario.

Entre otras, el Diputado que suscribe entiende que son las siguientes:

a) Deficiente estado de las instalaciones fijas, donde existen líneas enteras que

no han sido renovadas desde hace muchos años.

b) Mal estado del material móvil, que por su vejez y escasez no se puede hacer un mantenimiento adecuado, circulando en precarias condiciones.

c) Falta de repuestos, lo cual obliga a desgazar máquinas para poder hacerse con ellos, no siendo ésta la mejor medida para garantizar una perfecta seguridad.

d) Falta de control de los trabajos hechos por contratas, lo cual obliga en multitud de ocasiones a tener que corregir las deficiencias existentes por personal ferroviario, sin que se exijan las debidas responsabilidades para evitar la repetición de hechos similares.

e) Mal funcionamiento del sistema de seguridad ASFA, teniendo retiradas las llaves de funcionamiento en todos los trenes Talgo y en un 60 por ciento del resto del parque.

f) Ausencia de una planificación coherente y duradera que se traduce en una modificación casi permanente de planes anteriores, lo que conlleva una inexplicable tardanza en la realización de los mismos o la total supresión.

g) La deficiente realización del Plan de Supresión de Pasos a Nivel.

h) La formación inadecuada del personal, ya que, a pesar de que existen normas al respecto, tanto de la Empresa como de la U. I. C., no se llevan a efecto por falta de personal.

i) Incorrecta coordinación de normativa entre las distintas Direcciones de Transportes, Reglamentación y Zonas en lo que se refiere a Instrucciones Generales, Consignas, Avisos y Cartas, dándose el caso insólito de que una norma dada en una Zona no ordena lo mismo que en otra tratándose del mismo asunto.

j) Escasa y deficiente automatización de las instalaciones, dejando la seguridad a expensas del fallo humano.

k) Por último, la irracional política de plantillas, que no se corresponden a los gráficos de Servicios establecidos, a pesar de que éstos no están correctamente confeccionados en muchos casos. La política

de plantillas que se ha desarrollado supone que se hagan jornadas sistemáticas de doce horas, supresión de descansos semanales e infinidad de vacaciones pendientes de un año para otro, habiéndose llegado en el Servicio de Vía y Obras a una media de edad de sesenta años, siendo precisamente a estos trabajadores de edad avanzada a los que se le encarga la cobertura de los pasos a nivel. Esta irracional política de plantillas viene corroborada por la estadística que confecciona la U. I. C., que coloca a España entre los países que menos plantilla tiene con arreglo a kilómetros de vía.

Por todo ello, el Diputado firmante interpela al Gobierno y le insta para que actúe con arreglo a los siguientes grandes criterios:

- Que la Administración adopte todas las medidas oportunas con el fin de elevar al máximo la seguridad del tráfico ferroviario, desarrollando una política de inversiones que elimine las causas profundas de los mismos.

- Que se adopte una correcta política de plantillas que, a la vez de mitigar el paro existente, coadyuve a aumentar los niveles de seguridad.
- Que en materia de formación se recopilen las normas, dando a todas ellas un mismo criterio y cumpliendo correctamente las instrucciones dadas por la U. I. C. y contenidas en circular 422 en materia de reciclajes.
- Que se acepte por la Dirección de Renfe la constitución de una Comisión Paritaria Empresa-Representantes del Personal en Seguridad de Circulación.
- Que se acometa prioritariamente el Plan de Eliminación de Pasos a Nivel y, en aquellos sitios donde ello sea imposible, se automaticen.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de noviembre de 1980.—**Antonio Palomares Vinuesa**, Diputado del Grupo Parlamentario Comunista.—**Jordi Solé Tura**, Vicepresidente del Grupo Parlamentario Comunista.

Suscripciones y venta de ejemplares:

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.

Cuesta de San Vicente, 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1961

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID