

Excmo. Sr.:

*(Handwritten signature/initials)*

-EL FERROCARRIL VASCO-NAVARRO.-

=====

El Ministerio de Obras Públicas planificó una reorganización de los ferrocarriles españoles, dedicando un apartado importante a los de vía estrecha. En este estudio se detallan todas y cada una de las líneas, con su estado sanitario-económico, centrando su atención, tanto en aquellos - que pueden ser modernizables, como los sentenciados a desaparecer.

El ferrocarril Vasco-Navarro presenta todos los pronunciamientos desfavorables, tanto en el orden económico como en el político.

Los Presidentes de las Excmas. Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava, han mantenido una extensa conversación con Don Manuel Lanzón, Director de F.E.V.E., planteando las posibles soluciones para dar una salida airosa al asunto que nos ocupa y que reviste gran interés para las tres provincias citadas.

La prolongada jornada de trabajo permitió a los Presidentes - una amplia información sobre la actualidad y posibilidades futuras del ferrocarril, presentando al Ministerio un estudio conjunto para realizar los estudios técnicos oportunos contrastándolos con los efectuados oficialmente.

Estos estudios se realizarían a la mayor brevedad posible y, serían costeados por las tres Diputaciones.

De acuerdo con el plan de reorganización y, ante la supresión de subvenciones a los ferrocarriles de vía estrecha; el Consejo de Ministros estableció un plan de modernización, con una dotación de 2.000 millones de pesetas al 4% de interés, con un periodo de amortización de - 20 años y tres años de carencia.

Unas quince entidades concesionarias se acogieron al plan de modernización por tener un volumen de tráfico aceptable.

El ferrocarril Vasco-Navarro presentó una radiografía difícil, siendo calificado entre los fuertemente deficitarios, sin posibilidades de evolución.

Este ferrocarril ofrece dos tramos perfectamente definidos: Vitoria-Estella y Vitoria-Mecolalde. El primer tramo no forma red con otros ferrocarriles, efectúa un recorrido por una zona agraria de poca densidad de población y relaciona Vitoria con Estella. Su sanidad económica es catastrófica y la modernización no es aconsejada por los técnicos que han - realizado los estudios. El segundo tramo, forma red con otros ferrocarriles, pero su sanidad económica es mala, sin llegar al estado preagónico del tramo Vitoria-Estella.

Seguidamente se exponen los datos referentes a estos dos tramos, indicando los principales coeficientes que demuestran el estado económico del ferrocarril.

.../...

| Tramos            | DATOS REFERIDOS AL AÑO 1.965 |                 |                |                     |                               |
|-------------------|------------------------------|-----------------|----------------|---------------------|-------------------------------|
|                   | Nº de Kms.                   | Número viajeros | Tm. de mercam. | Unidades de tráfico | Pérdida por unidad de tráfico |
| Vitoria-Mecolalde | 70                           | 1.378.000       | 114.000        | 18.700.000          | 0,73 ptas.                    |
| Vitoria-Estella   | 71                           | 442.000         | 51.000         | 10.800.000          | 1,25 ptas.                    |
| TOTALES. . . .    | 141                          | 1.820.000       | 165.000        | 29.500.000          | 1,98 ptas.                    |

Con estos datos calculamos la pérdida en pesetas que resulta ser la siguiente:

|                        |                     |
|------------------------|---------------------|
| VITORIA-MECOLALDE..... | 13.651.000, - ptas. |
| VITORIA-ESTELLA.....   | 13.500.000, - ptas. |
| PERDIDA TOTAL. . . . . | 27.151.000, - ptas. |

Esta perdida se refiere al tráfico y si descontamos el canon de coincidencia, publicidad y otros apartados llegaríamos a una pérdida real de 23.000.000, - ptas.

Con los reajustes salariales que deberían introducirse tendríamos un montante de 7.000.000, -ptas. que deberían sumarse a la pérdida total.

El coste medio por agente resulta ser de 50.000, -ptas. y, con los reajustes salariales llegaría a las 75.000, -ptas.

A la vista de estos estudios, realizados minuciosamente por el - Ministerio de Obras Públicas, se puede adivinar cual será la suerte del - ferrocarril Vasco-Navarro.

Como última solución heroica para mantener este ferrocarril, la Dirección de F.E.V.E., entregaría la explotación del mismo, previas las pertinentes formalidades, a las entidades o empresas privadas interesadas en la explotación. La mejora, ampliación y modernización, correría por - cuenta de la empresa adjudicataria.

Bajo ningún concepto se podría enajenar elemento alguno del es- tablecimiento, terrenos ni pertenencias, sin la previa autorización de - - F.E.V.E.

Ante esta radiografía tan poco esperanzadora, los Presidentes de las Diputaciones someten al estudio de las Corporaciones Provinciales la realización de un estudio económico, sin olvidar las funciones sociales y políticas del ferrocarril para contrastar estos estudios con los oficiales.

Es lógico que toda empresa empeñada en mantener este servicio, debe conocer antes el montante que supondría la modernización total y los aumentos presumibles del volumen de tráfico, pues la normativa técnica fija en 800.000 unidades de tráfico por Km. el umbral mínimo para la construcción de un ferrocarril como el que nos ocupa y la actualidad del Vasco-Navarro, no da una cifra superior a las 180.000 unidades por Km.

No obstante, en el deseo de agotar todas las posibilidades de - explotación, las Diputaciones de Navarra, Guipúzcoa y Alava, están dispues- tas a realizar los estudios pertinentes, para tratar de defender este servi-

cio, si hubiera posibilidades de explotación, a base de una racionalización de los servicios, de acuerdo con los dictados de la técnica. Estos estudios no - pueden diferirse y significarían un servicio más a nuestras provincias, en el deseo de agotar todas las posibilidades de permanencia.

Vitoria, 20 de Junio de 1.967  
EL PRESIDENTE,

