

# BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## I LEGISLATURA

Serie F: PREGUNTAS  
CON RESPUESTA ESCRITA

28 de septiembre de 1981

Núm. 1.604-II

### CONTESTACION

#### Reestructuración del ferrocarril de Ponferrada a Villablino, de Minero Siderúrgica de Ponferrada.

Presentada por don José Alvarez de Paz.

#### 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 el Diputado don José Alvarez de Paz, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, relativa a reestructuración del ferrocarril de Ponferrada a Villablino, de Minero Siderúrgica de Ponferrada, publicada en el BOCG número 1.604-I, de 10 de marzo de 1981.

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de septiembre de 1981.—El Presidente del Congreso de los Diputados, Landelino Lavilla Alsina.

Excmo. Sr.: En relación con la pregunta formulada por don José Alvarez de Paz, sobre reestructuración del ferrocarril de Ponferrada a Villablino, de Minero Siderúrgica de Ponferrada, tengo la honra de enviar a V. E. la contestación formulada por el Gobierno, cuyo contenido es el siguiente:

“1.º La Empresa Minero Siderúrgica de Ponferrada, S. A., es concesionaria de la explotación del ferrocarril de vía estrecha Ponferrada-Villablino, construido esencialmente para el transporte de carbón procedente de las cuencas mineras de Villablino, del Valle del Sil y de Fabero a Ponferrada.

En virtud de las condiciones en que fue otorgada la concesión se realizaba por el mismo ferrocarril transporte de viajeros y correspondencia en una circulación diaria ascendente y descendente llamada tren correo. Los horarios de esta circulación no han sufrido desde su origen más modificaciones que las necesarias para adaptarse a las horas de llegada y regreso a Madrid del tren correo, hoy postal, con el desfase de tiempo necesario para permitir el trasbordo de correspondencia y viajeros. El horario actual está establecido desde el año 1940 y está supeditado a permitir la llegada de la correspondencia diaria, sin pérdida de fecha, no sólo a los pueblos del recorrido del ferrocarril, sino también a los enlaces que se hacen en Villablino, con otros servicios de transporte.

El tiempo empleado en el recorrido por este tren es el normal, teniendo en cuenta las características de las locomotoras cu-

ya velocidad media es de 26 km/h a causa del trazado y rampas del ferrocarril.

El número de viajeros transportado bajó paulatinamente de 219.213 en el año 1959 a 26.703 en 1979, y ello no ha sido debido a que se haya modificado el horario, establecido desde el año 1940, sino más bien a la utilización de la línea de autobuses establecida el 5 de febrero de 1971, con cinco circulaciones diarias Ponferrada-Villablino y otras tantas Villablino-Ponferrada, así como el aumento de transporte en vehículos propios o alquilados por la comodidad que representan en cuanto a duración del viaje y desplazamientos a las estaciones del ferrocarril, generalmente distantes de los pueblos principalmente en la zona de Villablino.

Ante la poca utilización de este medio de transporte, el elevado coste del mismo y el entorpecimiento del tráfico normal de los trenes de transporte de carbón, Minería Siderúrgica de Ponferrada solicitó de la Dirección General de Transportes Terrestres el 6 de abril de 1977 la supresión del tren correo.

Con fecha 12 de febrero de 1980 se autoriza la supresión con carácter provisional del transporte de viajeros correspondencia por el ferrocarril, sustituyéndolos por un servicio por carretera de estación a estación con los mismos horarios del tren suprimido.

Para dar cumplimiento a esta autorización, de acuerdo con la Dirección General de Correos, se habilitó un autocar con un departamento destinado al ambulante de Correos para permitirle hacer durante el viaje la clasificación de la correspondencia, destinada a los distintos pueblos. Es de significar que este servicio establecido atiende a todos los viajeros que lo desean y que el tiempo empleado en el mismo se debe a la necesidad de hacer un recorrido de 81,1 kilómetros en lugar de los 64 debido a la situación de las estaciones en relación con la carretera Ponferrada-Villablino-La Espina, así como hacer el despacho de correspondencia en cada estación.

En escrito al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de fecha 8 de enero de 1980, la Compañía po-

nía de manifiesto las dificultades económicas por las que atraviesa este ferrocarril, debido principalmente a la disminución de transporte de carbón, que ha bajado de más de 2 millones de toneladas anuales en la década de 1960 a 1.327.595 toneladas en 1978, cifra que se sostiene en la actualidad.

Este menor transporte de carbón no es debido a disminución de producciones que sensiblemente se han sostenido, sino como consecuencia de la fuerte competencia del transporte por carretera con costos por tonelada transportada sensiblemente inferiores.

Para mejorar los resultados de explotación, cuyas pérdidas se elevaron en 1978 a más de 154 millones de pesetas, se proponían una serie de soluciones que en cuanto afecta a la interpelación del Diputado señor Alvarez Paz cabe resumir en la concesión de apoyo económico para transportar más de 2,5 millones de toneladas de carbón, producción prevista alcanzar a finales de 1989 por las minas de la zona, según el Plan Energético Nacional.

El 12 de febrero de 1980 el propio señor Ministro resuelve que "para continuar la tramitación del expediente sobre las medidas a adoptar en relación con la concesión ferroviaria, a tenor de lo dispuesto en los artículos 42 y 43 de la Ley de 21 de abril de 1949, procede que Minería Siderúrgica de Ponferrada, S. A., presente un estudio sobre supresión y cierre de las estaciones y apartaderos que no sean imprescindibles para el servicio de carbón exclusivamente, y un plan justificado detalladamente de reestructuración y modernización del ferrocarril, con un programa de inversiones y propuestas de financiación".

El 31 de mayo de 1980 la Compañía presentó el solicitado estudio, del que se deduce la posibilidad de establecer un sistema de dos trenes lanzadera destinados exclusivamente al transporte de carbón, propio y de particulares, con cruce en la estación intermedia de Páramo, cuyo sistema permite una gran economía de la explotación del ferrocarril, quedando pendiente la presentación de un plan justificando detalladamente la modernización

con el programa de inversiones y propuestas de financiación.

En el plan presentado se suprimían las estaciones de Ponferrada, San Andrés de Montejos, Toreno, Matarrosa, Palacios de Sil y Cuevas, por no ser necesarias para atender a las circulaciones previstas y permitir más fluidez de tráfico con la consiguiente mejora de la explotación.

Al disminuir el número de estaciones de trenes en circulación, se reducía, en consecuencia, el número de agentes necesarios, así como de locomotoras y vagones sin detrimento sensible de las toneladas transportadas.

Realizados los oportunos estudios, el 27 de junio de 1980, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones autoriza, entre otras, las siguientes medidas provisionales:

1. Supresión del tráfico de mercancías exceptuando el de carbones por vagón completo.

2. Clausura de las estaciones de Ponferrada, San Andrés de Montejos, Toreno, Matarrosa, Palacios del Sil y Cuevas.

2.º El objetivo de la Administración con las medidas expuestas adoptadas es precisamente agilizar el funcionamiento del ferrocarril al tiempo que modernizar su infraestructura y equipamientos en beneficio de un transporte de mercancías moderno y rentable.

Se debe igualmente aclarar que con el cierre de las estaciones indicadas y con la modernización del material de tracción y movimiento, la capacidad de transporte sobrepasa las 8.000 toneladas/día, cifra que se prevé necesaria alcanzar a finales de 1989.

Se está ultimando el plan de modernización del ferrocarril, que indudablemente requiere unas inversiones, no cuantificadas en este momento, que deberá ser presentado en breve plazo y lo será siguiendo las instrucciones dadas por el actual Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

3.º La deuda de la Empresa Minero Siderúrgica de Ponferrada, S. A., por el concepto de cuotas a la Seguridad Social a 21 de diciembre de 1980, es la siguiente:

Núm. patronal	EMPRESA	Importe
24/09	Minero Siderúrgica de Ponferrada, S. A.	253.469.082
24/2.476	Minas de Carbón	2.428.722.328
24/15.808	Minero Siderometalúrgica	95.130.635
TOTAL ... ..		2.777.322.045

Se significa que la deuda citada se refiere exclusivamente a las cuotas empresariales, incluido el recargo por mora y sin deducir prestaciones de pago delegado, correspondientes a los diferentes centros de trabajo, por el período de noviembre de 1977 a 31 de diciembre de 1980."

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, **Pío Cabanillas Gallas.**

Suscripciones y venta de ejemplares:  
SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.  
Cuesta de San Vicente, 36  
Teléfono 247-23-00, Madrid (8)  
Depósito legal: M. 12.500 - 1961  
Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID