

En el transporte de viajeros por carretera

21-1-77

La Mancomunidad del Alto Deva se opone a la supresión de servicios

Mondragón (DV).—Días atrás se reunieron en Mondragón las representaciones municipales que integran la Mancomunidad del Alto Deva (Anzuola, Arechavaleta, Elgueta, Escoriaza, Mondragón, Oñate, Salinas de Léniz Vergara y Aramuyona-Alava) y entre los temas tratados figuraba la postura de acuerdo en relación a concesiones de servicios públicos regulares de viajeros de titularidad «Celestino Idarreta e Hijos, S.A. Automóviles la Vergaresa», empresa que, según lo señalado en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 18 de diciembre pasado, ha solicitado la supresión de varias expediciones.

Estas supresiones se concretan en:

a) Servicio regular entre Oñate y Durango: salidas de Oñate a las 8,00 y 12,45 horas. Regresos de Durango a las 9,50 y 18,50 horas.

b) Servicio regular entre Eibar y Vitoria: Hijaleta Mondragón-Zumárraga. Salidas de Mondragón a las 8,15 y 17,40 horas.

Regresos de Zumárraga a las 9,20 y 20,15 horas.

c) Servicio regular entre Eibar y Vitoria en su tramo Escoriaza-Vitoria.

Salida de Escoriaza a las 19,45 horas con llegada a Vitoria a las 21,30 horas.

A la vista de estas proyectadas supresiones, los representantes de la Mancomunidad tomaron el acuerdo, por unanimidad, de elevar un escrito a la III Jefatura Regional de Transportes Terrestres para que deje sin efecto las solicitudes de la concesionaria de estos servicios y en consecuencia, la supresión de las expediciones antes indicadas.

Una población de 70.112 habitantes

En su escrito de alegaciones, la Mancomunidad hace referencia a los 70.112 habitantes que, según el padrón al 31-12-77, tienen los municipios agrupados y que una de las directrices aprobadas en Pleno Comarcal, en abril de 1977, fue la de «promover la aspiración de contar con un servicio público interurbano e intercomarcal más frecuente y eficiente que el que actualmente dispone la zona».

En el segundo apartado de alegaciones de dice que:

«Dada la densidad demográfica, la proximidad relativa de los cascos, su grado de industrialización —con trabajo generalizado en turnos rotativos— y las múltiples actividades intracomarcales existentes, se constata a nivel general que no existe un servicio público de viajeros realmente eficaz y bien organizado, de forma que los concesionarios puedan argüir falta de rentabilidad en determinadas líneas o servicios, es más bien la discreta calidad, eficiencia y frecuencia del servicio lo que —según resulta de encuestas motivaciones periódicamente efectuadas entre la población por encargo de esta Mancomunidad— paradójicamente es una de las razones que ha contribuido en gran manera a incrementar el parque de vehículos privados de forma que este fenómeno se ha

convertido en uno de los problemas más graves para la fluidez del tráfico (según aforos comparados, entre 1974 a 1978 se ha incrementado el tráfico con un coeficiente 2,2 en la zona central de la comarca y 1,8 en nuestra periferia), y para el conjunto de la calidad de vida del entorno comarcal (imposibilidad de aparcar, costo social elevado, polución, inversiones cuantiosas en pavimentación alcantarillado, etc) creándose una situación que por incidencia múltiple de unos factores en otros se hace cada vez más insostenible».

Salinas de Léniz hacia su desaparición

«La inercia existente a la hora de aprobar las supresiones de servicios o modificaciones de horarios sin una consulta y participación en la decisión más concertada, ha dado lugar en anteriores ocasiones a situaciones lesivas y profundamente injustas precisamente para las clases sociales más débiles y con menos acceso a la información o a los procedimientos administrativos, o para pueblos, como Salinas de Léniz en nuestra comarca, a quienes el aplicar la ley y el derecho amparados en la sola rentabilidad económica privada, por lógica del sistema, ha supuesto ni más ni menos que su estrangulamiento, al provocar un éxodo acelerado de la población, que para sus desplazamientos al trabajo o servicios de toda índole que en los últimos diez años han desaparecido, necesitaba del transporte público. Los censos de población de la última década hablan por sí solos:

1960: 460 habitantes.

1968: Supresión de ferrocarril.

1970: 293 habitantes.

1974: 283 habitantes.

1975: 232 habitantes.

Lo que significa la desaparición por extinción de la villa, a no muy largo plazo, una de las más históricas y monumentales de Guipúzcoa».

Ruptura de compromisos

En su escrito de alegaciones ante la III Jefatura Regional de Transportes Terrestres, la Mancomunidad dice que «Las supresiones parciales que Celestino Idarreta e Hijos ha solicitado a esa Jefatura, rompen los compromisos que en su día adquirió en el momento de la desaparición del ferrocarril Málzaga-Vitoria, Mekolalde-Zumárraga y San Prudencio-Oñate, de respetar los horarios que sirvieran de enlace a los trenes de Renfe en Zumárraga y Vitoria o Málzaga y Durango».

Dice por último la Mancomunidad de Alto Deva que por todo lo que expone en su escrito de alegaciones «considera que no es momento de eliminaciones parciales de servicios públicos de forma unilateral, sino más bien hora de proceder a una reestructuración de servicios y horarios para los que la Mancomunidad se presta a todo diálogo como parte afectada y en representación de todos los Ayuntamientos de la comarca de Alto Deva».