

Madrid, a 14 de febrero de 2007

DEFENSOR DEL USUARIO DEL METRO
D. Eustaquio Jiménez
C/ Méjico, 15 Bis
28028 Madrid

Estimado señor:

Desde la Plataforma de Ciudadanos de VillaVerde, nos ponemos en contacto con Ud. para manifestar nuestra profunda preocupación por el futuro de la Línea 3 de Metro de Madrid, S.A., y concretamente de la aún no inaugurada Ampliación de Legazpi a VillaVerde Alto, con la esperanza de que, desde esta institución, se puedan adoptar las medidas oportunas que ayuden a la resolución de un problema que las administraciones públicas, lejos de dar solución, empeoran cada día.

Es de sobra conocido por los usuarios de Metro de Madrid, S.A. y por Ud. denunciado, que la Red de Metro de Madrid sufre en los últimos años un grave descenso en su calidad de servicio que puede, según sus propias palabras, *"empeorar en 2007 si no se buscan soluciones ya"*.¹

Retrasos, aumentos en la frecuencia de paso, parones, averías, aglomeraciones y colapsos están a la orden del día en cada una de las líneas de la Red de Metro, y, de forma especial, en la Línea 3, antes incluso de la entrada en funcionamiento de la Ampliación a VillaVerde Alto, que agravará el problema en toda la Línea, tanto en cuanto nacerá completamente depauperada.

Como Ud. viene denunciando en las últimas fechas, *"tras una subida tarifaria de más del 40% de media en los precios del transporte público de la Comunidad en las últimas dos legislaturas y de casi el doble de la previsión del IPC en la última actualización de tarifas del presente año"*² las administraciones competentes poco o nada están haciendo para resolver este problema; todo lo contrario, las ampliaciones proyectadas, próximas a ser inauguradas, vienen a aumentar el número de usuarios en toda la Red de Metro, y se configuran con un sistema de explotación que verá reducida considerablemente la calidad de servicio en dichas ampliaciones con respecto al resto de la Red, y que afectará negativamente a la totalidad de la Red.

Como decimos anteriormente, este es el caso de la Ampliación de la Línea 3 de Metro de Legazpi a VillaVerde Alto y que detallamos a continuación.

▪ **Previsión de Material Móvil**

En marzo de 2004, faltando aún tres años para la apertura e inauguración de las ampliaciones previstas para la Red de Metro por la Comunidad de Madrid, Metro de Madrid, S.A. prevé adquirir un total de 790 nuevos coches, que se repartirán en 161 trenes, con un coste aproximado de 900 millones de euros, cifra que se repartiría al 50% entre la mejora del material que circula por las líneas ya existentes y el que circulará por la nueva ampliación de la red.³

¹ El Mundo. 18 de enero de 2007.

<http://www.elmundo.es/papel/2007/01/18/madrid/2073792.html>

² El Mundo. 18 de enero de 2007

<http://www.elmundo.es/papel/2007/01/18/madrid/2073792.html>

³ Cinco Días. 5 de marzo de 2004

http://www.cincodias.com/articulo/empresas/Hyundai/pujara/mayor/contrato/Metro/Madrid/cdsdi/20040305cdsdiemp_7/Tes/

▪ Adquisición real de Material Móvil

A pesar de haber previsto con 3 años de antelación la oportunidad de adquirir 790 nuevos coches, con un coste de 900 millones de euros, en noviembre de 2006 la Comunidad de Madrid hace pública la adquisición de solamente 698 coches, 92 menos de los previstos, con un coste de 1.100 millones de euros, 200 millones más de los previstos, lo que supone un serio recorte en los medios materiales disponibles para satisfacer la demanda de las viejas y nuevas líneas y ampliaciones de la Red de Metro y un importante aumento del gasto previsto.⁴

Los nuevos trenes, en lugar de ser adquiridos directamente por la empresa pública MINTRA, son comprados por un consorcio de empresas formada por cuatro bancos y entidades financieras (BBVA, Instituto de Crédito Oficial (ICO), Dexia y Société General), y alquilados posteriormente por la Comunidad de Madrid.

Este recorte en los recursos públicos destinados a la calidad del servicio de la Red de Metro traer  graves consecuencias en el futuro -a día de hoy ya se están sufriendo- y es la razón por la que el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid (CAM y Ayuntamiento de Madrid, entre otros) han diseñado un sistema de explotación discriminatorio para la Ampliación de la Línea 3 de Metro de Legazpi a VillaVerde Alto.

▪ Trenes y Frecuencias previstas para la Línea 3 de Metro

Durante la inauguración de la reapertura de la Línea 3 de Metro, en septiembre de 2006, la Presidenta de la Comunidad de Madrid, D a Esperanza Aguirre, hace públicos diversos datos sobre la previsión de la explotación de dicha Línea 3 entre los que destacan la posibilidad de alcanzar los 90 segundos en intervalos de paso en hora punta -siendo de 2   a 3   minutos el intervalo actual- y la dotación de 36 trenes de la nueva serie 3.000 para toda la línea.⁵

▪ Trenes y Frecuencias reales para la Línea 3 de Metro

A pesar de la constante e incesante propaganda que la Comunidad de Madrid viene haciendo sobre la "modernidad" y "mejora" -ambas supuestas- de la Red de Metro de Madrid, haciendo menc n en reiteradas ocasiones, incluso directamente a través de su Presidenta D a Esperanza Aguirre, a los intervalos de paso de 90 segundos y a la dotación de la Línea 3 con 36 trenes de la serie 3.000, D. Luis Armada, Viceconsejero de Transportes e Infraestructuras de la CAM, informa a diversas Asociaciones de Vecinos de VillaVerde en reunión mantenida el día 19 de diciembre de 2006, que dichas cifras no son ciertas y que en realidad se dispone únicamente de 27 trenes para toda la línea que circularán en unos intervalos de entre 2 y 3 minutos en hora punta -muy lejos de los 90 segundos anunciados- sólo entre las estaciones de Moncloa y Legazpi, ya que entre las estaciones de Almendrales y VillaVerde Alto lo harán en intervalos de 4 a 6 minutos en hora punta -nada que ver con los 90 segundos anunciados-.⁶

Estos datos son confirmados el día 22 de enero de 2007 por la Consejera de Transportes e Infraestructuras de la CAM D a Elvira Rodríguez, en reunión con asociaciones de vecinos de VillaVerde y Usera.⁷

Para hacer posible este funcionamiento, se diseña el sistema de explotación según se explica a continuación.

⁴ El País. 14 de noviembre de 2006

http://www.elpais.com/articulo/madrid/Aguirre/alquilara/700/vagones/metro/bancos/elpepuespmad/20061114elpmad_8/Tes

⁵ Comunidad de Madrid. Nota de Prensa de 30 de septiembre de 2006

http://www.madrid.org/lapresidencia/descargas/060930_INAUGURACION_LINEA_3.pdf

⁶ A.V. La Incolora de VillaVerde Alto. Comunicado de 21 de diciembre de 2006

<http://www.incolora.org/noticias4.asp?id=290>

⁷ A.V. La Incolora de VillaVerde Alto. Comunicado de 8 de febrero de 2006

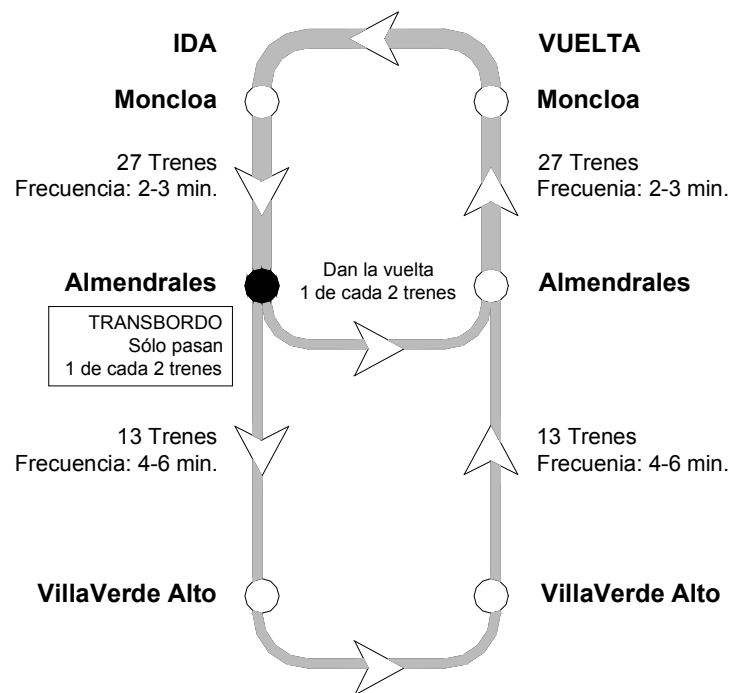
<http://www.incolora.org/noticias4.asp?id=307>

▪ **Sistema de Explotación de la Línea 3 de Metro**

Para primar criterios de demanda y rentabilidad económica sobre este servicio público, concretamente en la Ampliación de la Línea 3 de Metro de Legazpi a VillaVerde Alto, la Comunidad de Madrid prevé crear dentro de la misma Línea 3 dos tramos diferenciados: uno de Legazpi a Moncloa, tal y como viene funcionando, y otro de VillaVerde a Almendrales, con menor frecuencia de paso de trenes y transbordo.

Este sistema previsto por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid – como miembro del Consorcio Regional de Transportes- consiste en hacer circular de VillaVerde Alto a Almendrales sólo uno de cada dos trenes de los que lo harán de Legazpi a Moncloa, pudiendo ser este trayecto directo. En sentido inverso circularán, según las previsiones, también uno de cada dos trenes hacia VillaVerde Alto, con la particularidad de que será necesario hacer transbordo por tanto en la estación de Almendrales en la mitad de los trenes que circulen con destino VillaVerde Alto.

Esquema del sistema de explotación previsto para la Línea 3 de Metro



▪ **Consecuencias:**

Las nefastas consecuencias de este sistema de explotación, y de la errónea política del Gobierno Regional en la planificación y financiación de las ampliaciones de la Red de Metro, son múltiples e incalculables:

- La Línea 3, que contará con 9 trenes menos de los previstos, teniendo que soportar un volumen mayor de pasajeros – un aumento de 136.000 viajeros diarios sumados a los 260.000 actuales, según la Comunidad de Madrid⁸- una vez se inaugure la Ampliación de Legazpi a VillaVerde Alto, que no podrán ser absorbidos con intervalos de paso menores como estaba previsto, no pudiendo llegar a los 90 segundos anunciados,

⁸ Comunidad de Madrid. Nota de Prensa de 30 de septiembre de 2006
http://www.madrid.org/lapresidencia/descargas/060930_INAUGURACION_LINEA_3.pdf

manteniendo el actual intervalo de 2 a 3 minutos en hora punta, lo que supone un aumento del 66%.

- Este incremento de los intervalos reales con respecto a los previstos, en el tramo de Almendrales a VillaVerde Alto será del 333%, ya que de los 90 segundos anunciados se pasará a un funcionamiento real de intervalos de 4 a 6 minutos en hora punta.
- Todo ello repercutirá muy negativamente en la calidad de servicio de la Línea 3 con un previsible aumento de las aglomeraciones, averías, retrasos, parones y colapsos existentes en la actualidad.
- Esta circunstancia, debido al déficit de nuevos trenes para toda la Red de Metro, es previsible que se de en mayor o menor intensidad en el resto de la Red.
- Por otro lado, y al obstaculizarse y entorpecer la conexión directa de VillaVerde –distrito que forma parte del municipio- con el resto de la ciudad, discriminando el tramo que pasa por él:
 - El desarrollo socioeconómico del distrito sufrirá un fuerte revés al desincentivar el flujo de personas, bienes y servicios hacia el distrito, atentando contra la cohesión social y el reequilibrio territorial con Madrid de una zona necesitada de “*conexión directa a líneas de sistemas de transporte*” para invertir el proceso de degradación socioeconómica en el que se encuentra, según el propio Ayuntamiento de Madrid.⁹
 - Supone una discriminación del distrito de VillaVerde con respecto al resto de la Ciudad, al configurar la misma Línea 3 con distintos estándares de calidad según el distrito al que da servicio, en contra de los principios de equidad y cohesión social.
 - Crea un efecto “barrera” en la red de transporte público que ahondará en la segregación del Distrito con respecto a la Ciudad debida a la multitud de infraestructuras de transporte –carreteras y líneas de ferrocarril- que la separan del resto de la Ciudad por todos sus puntos cardinales.
 - Aumentará el sentimiento creciente de sus habitantes de no pertenencia a un Municipio –al que fue anexionado unilateralmente- que le mantiene históricamente abandonado y olvidado, así como en los residentes del resto de la Comunidad de Madrid, que lejos de saber que VillaVerde es Madrid –al menos administrativamente- nos equiparan a Getafe, Leganés o Coslada, con las consecuencias socioeconómicas que ello pueda tener.

Por todo lo expuesto, y en defensa de la calidad de servicio de la Red de Metro, de la Línea 3 y de la Ampliación de Legazpi a VillaVerde Alto, así como del reequilibrio territorial y cohesión social de VillaVerde con Madrid, y de su debido desarrollo socioeconómico elevamos queja ante Ud. rogándole adopte, en este mismo sentido, las medidas oportunas a su alcance a fin de evitar una explotación de la Línea 3 que disminuya su calidad y que trate de forma discriminatoria a los usuarios de una misma Ciudad.

Plataforma de Ciudadanos de VillaVerde

⁹ Barómetro de Economía Urbana de la Ciudad de Madrid. Octubre de 2006
http://www.munimadrid.es/Principal/menus/publicaciones/economia/boletines/Octubre2006/Barometro_pa rte_3.pdf