



Sr. D. Rafael Martínez Pérez
 Alcalde-Presidente
 Ayuntamiento de San Martín de Vega
 Plaza Constitución, 1
 28330 SAN MARTIN DE LA VEGA (Madrid)

AYUNTAMIENTO DE SAN MARTÍN DE LA VEGA REGISTRO	
FECHA 12 MAYO 2016	
ENTRADA	SALIDA
N.º 4945	N.º

9:00h

Madrid, 11 mayo de 2016

Estimado Alcalde,

en relación con tu escrito, con registro de entrada en este Organismo 06/071822, de fecha 13 de abril, te doy traslado del informe de los Servicios Técnicos en relación con cada una de las solicitudes:

1º Instar al gobierno de la Comunidad de Madrid y al Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid a reformar las zonas tarifarias del transporte público, estableciendo exclusivamente tres zonas (A, B y C).

Con relación a la misma, cabe realizar las siguientes consideraciones:

1. El sistema tarifario del transporte público de la Comunidad de Madrid se apoya, desde su creación, en una configuración zonal del territorio, de manera que la contribución de los usuarios a través de las tarifas guarda un determinado grado de proporcionalidad con la distancia recorrida, es decir, con el coste del servicio consumido. Este principio, que puede considerarse de naturaleza universal, fue aplicado y concretado en la definición de las zonas de transporte atendiendo a razones de carácter técnico, que tuvieron en cuenta, en su momento, las líneas virtuales que homogeneizaban los desplazamientos intermunicipales en cuanto a tiempos y distancias, con el objetivo de vincular los precios a estas variables, haciéndolos independientes del número de operadores que se utilicen y de sus costes. El resultado fueron las zonas tarifarias actuales, en las que también se pretendió graduar los precios de manera que se beneficiaran relativamente los desplazamientos más largos, compensando de esta forma el menor nivel de servicio del que disponen las zonas más alejadas.
2. El sistema tarifario definido pretendió, asimismo, favorecer los desplazamientos del colectivo de la tercera edad, bonificando no solo con el precio, sino también a través de la simplificación zonal, a este segmento poblacional, cuya movilidad, desligada en muchas ocasiones de las horas punta, favorece así el rendimiento de las explotaciones y permite profundizar en la política de sostenibilidad y potenciación de la utilización del transporte público. En consecuencia, el Abono Transportes de Tercera Edad, que presenta unas tasas altísimas de penetración como lo demuestra el hecho de que en el momento actual 638.034 personas de 65 años en adelante son titulares de la Tarjeta Transporte Público –un 70% de la población total de la Comunidad comprendida entre 65y 85 años de edad- se estableció para una única zona

que cubre el total de la Comunidad, teniendo en la actualidad un precio de 12,30 euros para el abono de 30 días, cuyas ventas representan prácticamente el 35% de las ventas totales de abonos.

3. Recientemente, el 1 de octubre de 2015, se ha creado también el nuevo Abono Joven, que, en la misma dirección de favorecer la movilidad de la población joven y conseguir su fidelización en la utilización del transporte público, ha ampliado la edad de validez del mismo hasta la fecha en que se cumplen los 26 años, ampliando en tres años el plazo de validez anterior, y estableciendo una tarifa única para toda la Comunidad de 20 euros para el abono de 30 días. En el momento actual, 742.494 personas de entre 7 y 25 años son titulares de una Tarjeta Transporte Público, un 60% del total de individuos de ese segmento de edad.
4. Esta política de unificación de precios para los dos grupos de población señalados no anula el principio anteriormente señalado de proporcionalidad del precio del transporte con la distancia recorrida, sino que debe entenderse como un instrumento para favorecer el uso del transporte público para una población que, en un caso, deviene cada vez más dependiente del mismo, mientras que para el otro contribuye a la consolidación de hábitos de movilidad sostenible y por extensión de una conciencia ciudadana de amplitud de propósitos. Los precios establecidos permiten afirmar que los indicadores de accesibilidad económica de los servicios de transporte para estos colectivos son los mejores de las áreas metropolitanas europeas comparables a la región madrileña.
5. En este contexto, la propuesta de reducción de zonas y precios puede encontrar su justificación en la relativa complejidad para los abonados normales (entre 26 y 64 años de edad) frente a la simplificación para el resto de los abonados. Por otra parte, debe asimismo admitirse que la estructura de la movilidad ha venido modificándose desde la aprobación de la zonificación tarifaria, cobrando mayor importancia los desplazamientos que no se relacionan con la capital. En este sentido, la propuesta, sin embargo, no tiene en cuenta que existen abonos para las zonas limítrofes actuales (B2-B3, por ejemplo), a un precio inferior al propuesto (los de las zonas B1 y C1). No hay que olvidar tampoco, por otra parte, la existencia de dos zonas exteriores a la Comunidad de Madrid, las zonas E1 y E2, cuyo alcance territorial se sitúa en las poblaciones de Guadalajara y Toledo respectivamente y que delimitan los precios del transporte para los desplazamientos entre las comunidades de Madrid y Castilla-La Mancha afectando a residentes de ambas en las proporciones de 34 y 66% respectivamente. Por consiguiente, sería preciso hacer una valoración y análisis pormenorizado de todos los efectos de la medida propuesta, cuya aplicación aislada resulta inadecuada, ya que daría lugar a graves incoherencias. En todo caso, una evaluación aproximada de esta medida comportaría unas pérdidas de recaudación en torno a 22 millones de euros, que tendrían que ser sufragados por la Comunidad de Madrid íntegramente en virtud de los acuerdos de financiación compartida del sistema actualmente vigentes, lo que representa un incremento del 2,3% de la aportación presupuestada para 2016, que a su vez ya ha supuesto un

incremento del 25,9% respecto del presupuesto de 2015, lo que refleja el extraordinario esfuerzo que se está haciendo en materia de transporte.

2º Instar al gobierno de la Comunidad de Madrid y al Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid a la elaboración de una normativa que suprima las barreras arquitectónicas en el transporte público y asegure una correcta movilidad y seguridad de todos los usuarios, dentro del plazo anunciado públicamente.

Con relación esta solicitud, cabe realizar las siguientes consideraciones:

1. La normativa relativa a la promoción de la accesibilidad y supresión de barreras ya existe y es muy completa, pues se extiende hasta el detalle necesario para cubrir todos los requerimientos en la materia.
2. Además de completa, la vigente normativa de accesibilidad es profusa, existiendo un cuerpo extenso y hasta complejo que es objeto de toda una especialización profesional.
3. Las leyes y normas que son de aplicación comprenden todos los niveles administrativos y los ámbitos que inciden sobre el transporte (infraestructuras, material móvil, servicio, etcétera).
4. Existen normas de carácter internacional fundamentalmente de rango europeo, normas estatales, normas autonómicas, normas municipales y otras normas varias.
5. En cuanto a los rangos, se dispone de directivas de la Unión Europea, leyes nacionales y autonómicas, reglamentos de aplicación, órdenes varias y toda clase de disposiciones.
6. En relación con el contenido y el alcance, existen normas básicas y otras que profundizan y abundan en detalles al máximo nivel.
7. En referencia a las materias tratadas relacionadas con la accesibilidad, las normas contemplan fundamentalmente los ámbitos de la edificación, el urbanismo, el transporte y la comunicación.
8. Para atender a la diversidad funcional de las personas, las normas existentes extienden su campo de acción a las diferentes disfunciones y discapacidades, ya sean estas de tipo físico, psíquico o sensorial, de carácter permanente o transitorio.
9. La aplicación de las mencionadas normas de accesibilidad concierne a todos los niveles administrativos, Estado, Comunidades Autónomas y Municipios,

fundamentalmente: Atañe a cada institución dentro de sus funciones y niveles competenciales.

10. Aunque las edificaciones públicas y el urbanismo, que son competencia de los ayuntamientos, no han podido alcanzar todavía los niveles de accesibilidad universal deseados, sin embargo la totalidad de las líneas de autobuses interurbanos y urbanos de la Comunidad de Madrid están servidas por vehículos nominalmente accesibles, que habitualmente incorporan las medidas de accesibilidad pertinentes.

Como conclusión consideramos que el marco normativo vigente es exhaustivo y resulta evidentemente más que suficiente, lo que no obsta para que deba tenerse presente que el cuerpo normativo constituye un conjunto "vivo" que puede y debe irse adaptando a las necesidades y criterios de cada momento a través de los procedimientos reglados para ello.

3º Solicitar al Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid:

- 1. La prolongación de las líneas 412 y 415 hasta la estación de metro "Legazpi", con parada intermedia en el Hospital 12 de Octubre.**

El Ayuntamiento de San Martín de la Vega fue informado, por última vez, en septiembre de 2015 sobre los motivos por los que la terminal de las citadas líneas está situada en el intercambiador de Villaverde Bajo Cruce, que pasamos a exponer de nuevo.

El Ayuntamiento de Madrid, con objeto de ordenar las terminales de las numerosas líneas interurbanas que llegan al municipio, puso en marcha una serie de áreas de intercambio modal (entre ellas, Villaverde Bajo Cruce) donde se combina una ubicación accesible en el municipio de Madrid con una buena conexión y facilidad de trasbordo de los viajeros de las líneas interurbanas con otros modos (Metro y EMT) de carácter más urbano.

Por otra parte, cuando se trasladó la terminal de las líneas al área intermodal de Villaverde Bajo, se incrementó la oferta de la misma en un 15%, situación que, con la nueva propuesta del Ayuntamiento de San Martín de la Vega, habría que deshacer, empeorando el servicio para los vecinos.

Mantener el mismo número de expediciones/día, pero situando las terminales en Legazpi, supondría un incremento de coste anual de alrededor de 0,5 millones de euros, para una demanda de viajeros moderada.

2. **El refuerzo de la línea 412 en horas punta con más expediciones, especialmente en temporada de apertura del parque de ocio, y que dichas expediciones tengan salida cinco o diez minutos antes que las regulares.**
4. **La ampliación de las expediciones que unen nuestro municipio con el parque de ocio, haciéndolo coincidir con el horario de apertura, para facilitar el acceso a vecinos y visitantes.**

Entendemos que ambas peticiones están relacionadas, pues una opción sería hacerlo a través de la línea 412.

En el caso de la primera solicitud, esto es, reforzar la línea 412 en horas punta, conviene destacar que, en la actualidad, esta línea dispone de una media de de 24,6 viajeros subidos por expedición, estable en los últimos años. Es decir, los buses van muy por debajo de su capacidad, por lo que no parece justificado incrementar los servicios.

Existiría la opción de reforzar la conexión entre el municipio y el Parque de Ocio a través de la línea 413, que ya cuenta con horarios diferentes para los días laborables de lunes a viernes en que el Parque está abierto (42 expediciones) y en los que está cerrado (24 expediciones). Los fines de semana también disponen de horarios diferentes según se encuentre abierto o cerrado el Parque. En cualquier caso, la demanda de acceso/dispersión en transporte público del Parque Warner tiene unas características totalmente diferentes a las de un transporte regular (tanto en itinerarios como en horarios) que estamos estudiando para valorar posibles opciones.

3. **La coordinación de los horarios de la línea 413 con las llegadas de los trenes a la estación de Pinto, para una gestión más eficaz de los recursos.**

Desde el CRTM siempre se definen los horarios en coordinación con los de los servicios de Renfe, si bien dado que se trata de un modo con una frecuencia y tiempo de viaje diferente a la frecuencia de los servicios de Cercanías, no se puede llegar a una coordinación completa con los recursos existentes. Además, la puntualidad de los servicios de Cercanías en las horas previstas de llegada no se cumple al 100%, y aunque los servicios de autobús disponen de un tiempo de regulación en la estación y, por tanto, cierta holgura, no pueden esperar siempre a que el tren llegue para dar el servicio, ya que, en ese caso, nunca darían su hora en la terminal de San Martín de la Vega.

La coordinación sólo se puede garantizar cuando la frecuencia del autobús es tan elevada que el usuario que llega en el tren dispone de un servicio de autobús a frecuencia y no a horario. No obstante, tenemos previsto mantener una reunión con Renfe Cercanías en próximas fechas, con objeto de asegurar la coordinación anticipada de servicios ante cualquier cambio de horarios por su parte, como ha ocurrido recientemente.

5. La implantación de una nueva línea regular que una San Martín de la Vega con Rivas Vaciamadrid y Arganda del Rey, pudiendo efectuar parada en la entrada a la urbanización Vallequillas.

En la actualidad no se ha detectado una demanda que justifique la creación de una nueva línea de transporte regular entre los citados municipios.

En cuanto a la conexión con la urbanización de Vallequillas, perteneciente al municipio de San Martín de la Vega, debería ser cubierta a través de un servicio urbano que garantice la conexión con las líneas interurbanas. Hasta septiembre de 2010, existían tres líneas urbanas en el municipio, de las que dos pasaban por la citada urbanización. Por decisión municipal, el servicio urbano se ha ido reduciendo hasta la situación actual, con una sola línea en la que sólo algunas de las expediciones pasan por la urbanización (así, en septiembre de 2015 se produjo el último ajuste de servicio en la línea urbana donde, a instancias del Ayuntamiento, se pasó de 30 a 20 expediciones al día).

6. La ampliación de frecuencias en la línea 416 reduciendo el tiempo entre expediciones hasta al menos una hora, así como el paso de dicha línea por el casco urbano de Valdemoro, facilitando el acceso a las oficinas del INEM, de la cual dependen los vecinos de San Martín de la Vega.

La línea 416, que conecta los municipios de Colmenar de Oreja, Villacañeros, Ciempozuelos, San Martín de la Vega y el Hospital de Valdemoro, cuenta en la actualidad con 10 expediciones por sentido y unos datos de 8 viajeros subidos por expedición, datos que no justifican la ampliación de servicio solicitada.

Hay que destacar que el tipo de viaje hasta la oficina del INEM no es recurrente, por lo que la demanda que pudiera beneficiarse de la prolongación a este destino nunca será elevada.

Además, en la actual terminal de la línea 416, situada en el Hospital de Valdemoro, dispone también de parada la línea urbana 7, que cuenta con una frecuencia de 12 minutos durante todo el día, (87 expediciones por sentido), a la que fácilmente se puede trasbordar para acceder a la mencionada oficina del INEM.

En el siguiente esquema se detalla el recorrido, en verde la línea 416, en rojo la urbana 7 y en azul el acceso a pie hasta la oficina del INEM (unos 200 metros).



Agradeciendo, de nuevo, vuestro escrito, quedamos a vuestra disposición para tratar cualquier asunto relacionado con la movilidad en transporte público del municipio.

Atentamente,

Fdo: Juan Ignacio Merino de Mesa

Director Gerente CRTM

