

PROPOSICIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE AHORA GETAFE AL AYUNTAMIENTO PLENO RELATIVA A LA REVERSIÓN DE LA REDUCCIÓN DEL SERVICIO PRESTADO POR LA LÍNEA INTERURBANA DE AUTOBÚS 441

El pasado martes 11 de septiembre el Gobierno Municipal de Getafe reunió al Consejo Sectorial de Movilidad con un orden del día que incluía un punto que figuraba como “3. *Reordenación transporte: modificación y nuevas líneas urbanas de Getafe*”. Así pues, durante la reunión, desde la Oficina de Movilidad y la Delegación de Cultura, Convivencia, Seguridad Ciudadana y Accesibilidad se ofreció una explicación, sin mucho detalle, acerca de la reordenación de la red urbana de autobús en nuestro municipio, explicando las mejoras que supondrían los cambios previstos.

Aunque las medidas presentadas por el Gobierno Municipal resultan insuficientes, ofreciendo unas frecuencias de paso, unos itinerarios o unos listados de paradas en las nuevas líneas 5 y 6 realmente decepcionantes, el planteamiento difundido desde la Delegación correspondiente manifestaba una mejora en términos relativos frente a la situación existente, al proporcionar conexión de gran parte del barrio de Buenavista con la estación de cercanías Getafe Sector 3, y del barrio del Hospital Universitario de Getafe con el barrio de San Isidro, principalmente, como novedades más destacadas de la reordenación planteada.

Además, cabe señalar que las modificaciones previstas dejaban fuera la línea 4, única línea que conecta Perales del Río con el resto de barrios, además de otras mejoras necesarias para avanzar en el uso del transporte público en nuestro municipio en detrimento del vehículo privado.

No obstante, el mensaje triunfalista del Gobierno Municipal, que se encarga también de difundir por los barrios de la ciudad, se vino abajo cuando a mediados de octubre los sindicatos de la empresa concesionaria del servicio urbano e interurbano de autobús en Getafe, Avanza Interurbanos, SLU, reprochaban al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y al Ayuntamiento de Getafe la imposición, sin diálogo previo con las y los trabajadores, de recortes en el servicio de la línea 441, encubiertos dentro de la reordenación de las líneas urbanas anunciada.

Así pues, se desvelaba la trampa que el Gobierno Municipal de Getafe, en colaboración con el Gobierno de la Comunidad de Madrid, a través de su papel en el CRTM, había incluido entre las mejoras difundidas, ocultando durante semanas y al propio Consejo Sectorial de Movilidad esta contrapartida tan poco justificada.

El acuerdo entre Gobierno Municipal y CRTM establece, según los datos a los que han tenido acceso los representantes sindicales de Avanza Interurbanos, SLU, una reducción del 16,50% en el número de expediciones diarias de la línea 441, que pasaría, entre diario, a contar con 172 frente a 206 viajes al día. Este recorte implicaría que el intervalo habitual de paso aumente de hasta los 12-14 minutos, frente a los 10-12 actuales.

Conviene recordar que la línea 441, Madrid (Plaza Elíptica) – Getafe (Sector III), conecta entre sí los barrios de Arroyo Culebro, Sector III, Buenavista, San Isidro, Centro y Las Margaritas, además de unirlos con el intercambiador de Plaza Elíptica, en Madrid, donde se puede conectar con las líneas 6 y 11 de metro, además de otras múltiples líneas urbanas e interurbanas de autobús. Hay que indicar, asimismo, que esta línea proporciona una conexión indispensable de la capital y de los barrios de Getafe con el campus de la Universidad Carlos III de Madrid en nuestra ciudad. Todo esto hace que sea, junto a la línea 442, probablemente la

línea de autobús más utilizada de Getafe. Los últimos datos abiertos disponibles, correspondientes a 2005, recogían una demanda anual de 2.612.079 viajeros en la línea 441, ligeramente por detrás de la línea 442, con 2.691.544 viajeros al año. Por aquel entonces, estas dos líneas llegaban hasta Atocha, antes de que en 2008 se trasladara al intercambiador de Plaza Elíptica su cabecera en la capital.

Desde el Gobierno Municipal de Getafe, y a consecuencia de las protestas de las y los trabajadores de la empresa concesionaria y de vecinas y vecinos, se ha intentado vender a la opinión pública que la creación de la nueva línea 5, que unirá el barrio de Buenavista con la estación de Getafe Sector 3 a través del barrio del Sector III, implicará una reducción del uso de la línea 441. Este argumento no se sostiene por ningún lado, dado que sus servicios son absolutamente diferentes y complementarios.

Por un lado, es verdad que la nueva línea 5 debería incentivar el uso del cercanías para llegar al centro y al norte de Madrid (a través de las estaciones de Atocha, Sol, Nuevos Ministerios o Chamartín de la línea C-4, y de las conexiones de que disponen), así como para llegar al distrito de Villaverde (a través de las estaciones de Villaverde Bajo y Villaverde Alto de la línea C-4, y de las conexiones de que disponen). También debería facilitar la conexión del barrio de Buenavista con otros municipios a los que se accede preferentemente en cercanías, como es el caso de Parla, pero fundamentalmente la nueva línea 5 servirá para ofrecer una alternativa al coche para tomar la línea de cercanías en la estación de Getafe Sector 3.

Muy al contrario, desde Buenavista el uso de la línea 441 se orienta en dos sentidos principalmente: conectar el barrio con otras zonas de la ciudad, al ser ésta su única conexión en transporte público para ello, o unirlo con el cruce de Orcasitas y el intercambiador de Plaza Elíptica, en el municipio de Madrid, y las conexiones de que disponen ambos hitos de la línea 441. Para cualquiera que haya utilizado las líneas de autobús que conectan Getafe con Madrid a través de la autovía de Toledo, es sabido que este itinerario es ventajoso frente al cercanías principalmente para llegar a distritos del sur tales como Arganzuela, Usera, Carabanchel o Latina, o a zonas aún más alejadas de estaciones de cercanías, pero bien conectadas mediante la línea 6 de metro, como Ciudad Universitaria o la zona este de la almendra central de Madrid, principalmente. Los servicios de la línea de cercanías C-4 y de las líneas interurbanas de autobús no son, por tanto, tan competidores como quiere señalar el Gobierno Municipal como colaboradores necesarios.

Además, habría que señalar que, si bien la nueva línea 5 podría, en algún caso, reducir la demanda de la línea 441 en el barrio de Buenavista, esta línea interurbana discurre por otros cinco barrios de Getafe por los que no circulará la nueva línea urbana, por lo que resulta absolutamente incomprensible ligar el futuro de ambas líneas. El intervalo de paso de la nueva línea 5, de 40 minutos, no es, además, lo suficientemente atractivo para compensar un empeoramiento de frecuencias en la línea 441 y una reducción de 34 expediciones. La nueva línea urbana, además, no prestará servicio ni los fines de semana ni los festivos.

Por otra parte, hay otra razón de peso para rechazar una reducción del servicio de la línea 441 como contrapartida a la mejora de la red urbana de autobús en Getafe: esta negociación entre el Gobierno Municipal de Getafe y el CRTM supone una reducción neta de la inversión total de la Comunidad de Madrid en el transporte público de Getafe, algo absolutamente negativo para la movilidad sostenible de nuestra ciudad.

De este modo, además de ser más los kilómetros que se reducen que los kilómetros que se aumentan en el conjunto de las líneas 1, 2, 5, 6 y 441, según el plan que se prevé poner en marcha, la reducción se da en la línea interurbana, cuyo déficit financiero cubre íntegramente

el Consorcio Regional de Transportes, mientras que el aumento se da en las líneas urbanas, cuyo déficit de tarifa se cubre a medias entre el CRTM y el Ayuntamiento de Getafe. Es decir, la negociación del Gobierno Municipal de Getafe conllevará que la Comunidad de Madrid deje de invertir hasta 100.000 euros en el sostenimiento del transporte público de Getafe, mientras que el Ayuntamiento de Getafe tendrá que dedicar entre 100.000 y 130.000 euros más que hasta ahora, según los cálculos aproximados de los que se dispone. El aumento de gasto municipal para fomentar la movilidad sostenible sin duda debe ser bienvenido, pero nunca a cambio de una reducción de aportaciones de la Comunidad de Madrid.

Finalmente, por todo lo expuesto y agradeciendo a las y los sindicatos de la empresa concesionaria del servicio de autobús en Getafe, el Grupo Municipal de **AHORA GETAFE** propone al Pleno del Ayuntamiento de Getafe la adopción de los siguientes **ACUERDOS**:

PRIMERO.- Instar al Gobierno Municipal de Getafe y al Consorcio Regional de Transportes de Madrid a revertir la reducción del servicio prestado por la línea interurbana de autobús 441.

SEGUNDO.- Instar a Avanza Interurbanos, SLU, como empresa prestataria de la concesión VCM-402, a dialogar con la representación de las y los trabajadores y no deteriorar las condiciones de trabajo a consecuencia de la implementación de modificaciones en las líneas urbanas de autobús de Getafe.

TERCERO.- Establecer comparecencia de la Concejala Delegada de Cultura, Convivencia, Seguridad Ciudadana y Accesibilidad al objeto de responder preguntas que se le formulen sobre su actuación respecto a la reducción del servicio prestado por la línea interurbana de autobús 441, celebrándose y notificándose la misma conforme al artículo 105 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales.

En Getafe, a 26 de octubre de 2018.

**Fdo.: Hugo Alejandro Paternina Espinosa,
Coportavoz del Grupo Municipal de Ahora Getafe.**