

Estudiantes de la Politécnica de Madrid investigan el bloqueo del "Metro" a Ciudad Universitaria

En 1982 finalizaron las obras de infraestructura y supraestructura de la línea metropolitana número 6, que habría de cubrir el recorrido Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria. Según un informe de la Compañía Metropolitana de Madrid de 1983, no procede la apertura de este tramo, ya que ello conduciría a una rentabilidad negativa para la empresa, valorada en -94 millones de pesetas/año, y para la colectividad, de -1.444 millones de pesetas en cincuenta años, período de vida económica del proyecto. Un grupo de estudiantes de la Universidad Politécnica de Madrid ha realizado un estudio por el que se llega a una conclusión contraria: el tramo es socialmente rentable tanto si su explotación es uniforme y a diario, +151,95 millones de pesetas/año, como si es solamente en días lectivos, +225,95 millones de pesetas, suprimiendo para el resto de los días el tramo Guzmán el Bueno-Ciudad Universitaria.

Dentro del Plan de Ampliación del Metropolitano de Madrid de 1971, revisado en 1974, se confirmaba la construcción de una línea de "Metro", la número 6, que incluía el tramo Cuatro Caminos Ciudad Universitaria (con estaciones intermedias en Guzmán el Bueno y Metropolitano); las obras concluyeron en el año 1982. El coste de la operación ascendió a 2.100 millones de pesetas. Cuando las bocas de "Metro" correspondientes a este tramo abrieron sus fauces a la calle hacia mediados de los años setenta, muchos viandantes, en particular los pertenecientes al sector universitario, esbozaron un suspiro de alivio, símbolo de la gratitud hacia la futura puesta en marcha de un servicio que acabaría con los apretones, empujones y largas esperas de los autobuses de la EMT que habitualmente cubren las líneas con destino a la Ciudad Universitaria.

Pero hete aquí que, después de varios años, el bostezo de estos accesos al "Metro" se ha quedado en la mera expresión de un proyecto paralizado. Finalizadas las obras, expertos de la Compañía Metropolitana de Madrid realizan un informe destinado a dilucidar si la apertura del tramo en cuestión es rentable o no para la sociedad. La conclusión final del mismo señala: *"Desde los criterios de rentabilidad empresarial y de rentabilidad social, no ha de ponerse en servicio al público ninguna instalación del tramo Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria, aunque permanezcan ociosos los recursos que suponen las inversiones en el mismo."*

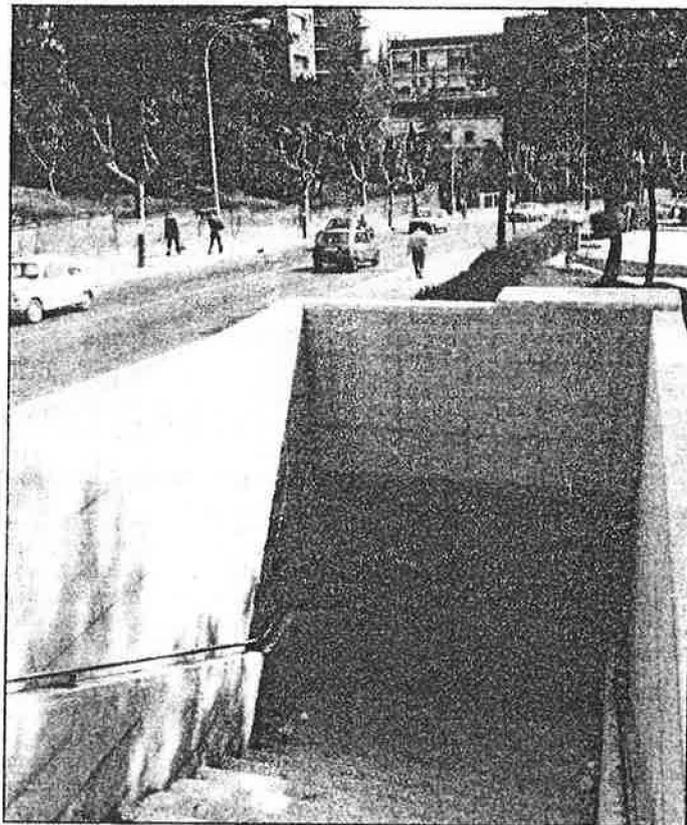
Simultáneamente, un grupo de estudiantes, curiosos, pertenecientes a la Comisión de Circulación, Transportes, Urbanismo y Medio Ambiente de la Delegación de Alumnos de la Universidad Politécnica de Madrid, decide investigar el porqué del retraso de la apertura de este servicio. Se dirige a los organismos competentes y obtiene una copia del informe de la Compañía Metropolitana. Los "jóvenes expertos" proceden a un análisis minucioso del mismo y realizan un estudio, por el que, aun utilizando el mismo proceso de cálculo reflejado en el

informe primero, demuestran todo lo contrario: el tramo de Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria de la línea 6 metropolitana sí es rentable.

En el informe de septiembre de 1983, elaborado por la División de Estudios y Desarrollo de la Compañía Metropolitana de Madrid, se barajan dos hipótesis: una, en explotación uniforme del tramo,

mitad de su informe, ya que acarrearía mayores pérdidas.

Tomás Rubio, representante de esta Comisión de la UPM, afirma que el grupo al que pertenece se ha limitado a trabajar sobre las pautas marcadas por la primera hipótesis y a aportar correcciones a las mismas, sin barajar otras hipótesis, *"ya que nos salía rentable con gran*



todos los días, Cuatro Caminos-Guzmán el Bueno-Metropolitano-Ciudad Universitaria, y otra, en explotación uniforme hasta Guzmán el Bueno y en forma de lanzadera, con dos coches sólo para días lectivos, el recorrido Guzmán el Bueno-Ciudad Universitaria.

La Comisión de Transportes de la Delegación de Alumnos de la Universidad Politécnica de Madrid parte en su estudio de la primera hipótesis, rechazando la segunda, que, por otra parte, la propia Compañía Metropolitana abandona a

diferencia y no nos pareció necesario proceder a la elaboración de un nuevo informe aplicando distintas hipótesis. De haberlo hecho —añade— habríamos sacado una rentabilidad del tramo aún superior".

Cálculos del informe primero

Centrados, pues, en las bases del informe primero que concluye con la no rentabilidad para la Compañía, -94.000.000 de pesetas/año, y para la colectividad, -1.444.000.000 de pesetas/50 años de vida del proyecto, dichas bases comprenden principalmente:

- Una encuesta realizada a la salida de las bocas de "Metro" de Cuatro Caminos (pasajeros procedentes de las líneas 1 y 2) y Moncloa (de la línea 3). Encuesta por la que habría de determinarse las tendencias a proseguir el viaje hacia las nuevas estaciones y que fue realizada en campañas de diciembre de 1980, entre las seis horas y las nueve horas de la mañana; de junio de 1981, incluyendo a los viajeros procedentes de la propia línea 6, Laguna-Cuatro Caminos, cuyo último tramo, Diego de León-Cuatro Caminos, había sido inaugurado en mayo de 1981 y de marzo-abril 1981, como complemento de la primera parte de la encuesta, realizada durante períodos de tiempo comprendidos entre las nueve horas y la hora de cierre de las estaciones de Cuatro Caminos y Moncloa.

- Cálculo del número de viajeros desviados de la EMT por supresión de la línea F, además de otros posibles pasajeros de las restantes líneas universitarias de autobús y los que bajan andando; valorados estos últimos en un cinco por ciento de los que viajan en autobús. El resto, según el informe primero, hacen el recorrido en automóvil y no repercutiría en el número de nuevos viajeros del "Metro".

- Ahorro de tiempo de los viajeros, etcétera.

Con todo ello se llega a un resultado de 18.300 viajeros/día como potencial posible para el nuevo tramo de la línea 6. La hora de ahorro de tiempo está cifrada en 220 pesetas, si bien a lo largo del proceso de cálculo es de 200 pesetas, se supone que por error.

Objeciones a estos cálculos

El representante de la Comisión de Transportes de la UPM enumera las objeciones que esta Comisión pone a los métodos de cálculo del informe de la Compañía Metropolitana de Madrid. En primer lugar, rechazan el tipo de encuesta. *"Al estar compuesto —señala—, el potencial de viajeros de la futura línea, principalmente por estudiantes, la encuesta debería haberse realizado no en las bocas de "Metro",*

El ahorro de tiempos, clave de la rentabilidad del tramo

Entrevista

José Luis Zubieta, jefe de la División de Estudios y Desarrollo de la Compañía Metropolitana

Cuando se conoce la noticia sobre la decisión, por parte de la Compañía Metropolitana de Madrid, de no inaugurar el tramo Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria, los grupos más afectados, principalmente estudiantes de la Universidad, así como los rectores de las Universidades Complutense y Politécnica, e incluso autoridades del Ministerio de Educación y Ciencia, manifiestan su sorpresa y ponen en cuestión tal decisión. Pero "el único grupo que de alguna manera estudia, me imagino que a fondo, el informe de la compañía es el de la Delegación de Alumnos de la Universidad Politécnica de Madrid", manifiesta José Luis Zubieta, jefe de la División de Estudios y Desarrollo de la Compañía Metropolitana de Madrid.

José Luis Zubieta pone pegas al "contrainforme" de los estudiantes. "Afirmar que nuestro informe no era de rentabilidad social, sino económica para la empresa. Todo lo contrario; se desarrolla el estudio de rentabilidad social, es decir, el que compara costes y beneficios para la colectividad en caso de funcionamiento de la línea, aunque también aparece una página de costes, beneficios para la empresa."

—¿Cuáles serían los elementos a tener en cuenta para calcular los beneficios sociales de la apertura de la línea Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria?

—El principal beneficio de una línea como ésta es el ahorro de tiempo de los viajeros, que es un beneficio colectivo, social, nunca privado. Evidentemente, cuando se sustituye un transporte por otro hay otros beneficios sociales, que nosotros no llegamos a valorar en pesetas en el informe, como, por ejemplo, disminución del ruido, de contaminación, etcétera.

—¿A qué es debido que estos beneficios no aparezcan cifrados en el informe?

—Aunque están explicados, no los valoramos en unidades monetarias sumables a los otros porque los efectos sobre esos beneficios eran muy escasos y, desde luego, menores que los que estábamos cuantificando. La disminución de circulación en Reina Victoria por supresión de

la línea F de autobuses es mínima frente a lo que es el conjunto del tráfico en esa zona.

—Sin embargo, para los estudiantes este punto tiene una valoración económica muy importante...

—En el "contrainforme" se llega a una valoración final sin especificar cómo se calcula eso, una cantidad, a mi manera de ver, absolutamente fuera de lugar (ciento veinticinco coma treinta millones de pesetas), que podríamos discutir si me dijeran cómo la han calculado. No se puede discutir algo que no se sabe cómo se ha hecho, por lo menos yo soy incapaz.

—A propósito de ese beneficio principal al que usted ha aludido, ¿qué discrepancias se dan entre el estudio de la compañía y el de los estudiantes?

—El tiempo de viaje en autobús. Nosotros, tras unas mediciones para este estudio, que tampoco fueron exactísimas, dijimos que el tiempo de viaje del autobús F desde Cuatro Caminos a la Facultad de Medicina o de Biológicas, zona final de la línea, era de siete minutos. Los estudiantes aseguran que son catorce coma cuatro minutos. En noviembre del 84 hicimos nuevas mediciones con todo tipo de detalle y con la colaboración y control de la EMT. Las nuevas mediciones dieron un tiempo medio ponderado, con el número de viajeros que utilizaban el F para dar mayor peso a aquellos viajes más cargados con estudiantes, de ocho coma ochenta y siete minutos. Evidentemente, el tiempo de siete minutos era incorrecto, pero mucho más el de los estudiantes, a los que enviamos una carta comunicando las nuevas cifras.

—Al parecer, tampoco hay coincidencia en la medición del tiempo de recorrido de la línea 6 del "Metro".

—Si ocurre eso, es casi exclusivamente por el trazado muy profundo de esa línea, que lleva a que el principal beneficio que se deba derivar de su inauguración no se consiga, sino todo lo contrario.

—Otro cálculo en el que no hay acuerdo entre los dos estudios es

(Pasa a la página siguiente)

sino en las distintas escuelas y facultades del campus, los resultados habrían sido más fiables."

En cuanto a las fechas en que se ha practicado la encuesta, consideran que son períodos "falsos", ya que en ellos siempre hay tiempos de vacaciones y exámenes. Para ellos, la encuesta tendría que haberse realizado en períodos de "máxima asistencia" (octubre y noviembre) y de "mínima" (abril y mayo), considerando que los días no lectivos la línea podría llegar hasta Guzmán el Bueno solamente.

Respecto a los desviados del autobús, argumentan que sería más exacto un estudio de atracción de tráfico, si bien, aun aceptando los cálculos del informe primero, consideran erróneo que sólo se contemple la supresión de la línea F y no la posibilidad de supresión parcial de la I, lo que añadiría un ahorro de 180.000 kilómetros/año, aproximadamente. Además, al parecer hay un fallo en el cálculo de los kilómetros que recorre la línea F, 95.000, frente a los 306.974 kilómetros/año que, basándose en las cifras de la EMT, obtienen los estudiantes, "lo que repercute sensiblemente en el resultado de la valoración en pesetas por ahorro/kilómetro".

Finalmente, rechazan que se incluya la mano de obra en el apartado "Movimiento" del capítulo de "Costes de explotación", ya que "son puestos de trabajo, es decir, rentabilidad social, que, por otra parte, podrían cubrirse con los excedentes del personal del "Metro", y que se cifre la hora de ahorro de tiempo en 220 pesetas (200 pesetas en realidad, según los resultados de la revisión del cálculo), cantidad que no llega a la del salario mínimo interprofesional correspondiente a 1982.

El estudio de los "jóvenes expertos"

Después del análisis del informe primero, los estudiantes de la Comisión de Transportes de la Delegación de Alumnos de la UPM proceden a corregir los errores y omisiones del mismo y elaboran un estudio comparativo, por el que definen la explotación ideal del tramo: "explotación uniforme hasta Ciudad Universitaria, en días lectivos, y uniforme hasta Guzmán el Bueno, solamente en días no lectivos", aquélla conduciría a una rentabilidad positiva de 225.950.000 pesetas/año.

Este resultado es el fruto de una comprobación de datos. Descubren que los viajeros procedentes de las

líneas 1 y 2 del "Metro" ahorrarían 5,5 minutos si, en lugar de tornar la línea F de la EMT, hicieran transbordo en Cuatro Caminos y pasaran a la línea 6 del "Metro" hasta Ciudad Universitaria. Según el informe primero, estos pasajeros perderían tres minutos de su tiempo. En el caso de que los viajeros vinieran ya en la línea 6, éstos ganarían, según el informe primero, cinco minutos, y según el estudio de los estudiantes, 14,5 minutos (las medias calculadas por los estudiantes están realizadas, al parecer, con cronómetro a lo largo de un tramo equivalente de la misma línea 6 y durante un período de un mes).

En cuanto al ahorro que se produciría en la EMT, esta última, según conversación mantenida entre el director gerente y el estudiante Tomás Rubio a finales de agosto de 1984, vería factible la supresión no sólo de la línea F, sino también de la I parcialmente, es decir, el recorrido Cuatro Caminos-Ciudad Universitaria (en el que actualmente no se realizan paradas), y mantener el tramo Ciudad Universitaria-Somoaguas. Entre ambas líneas se llegaría a un ahorro para la EMT de 306.974 kilómetros (F), más 180.000 kilómetros (I) (486.974 kilómetros/año), en lugar de los 95.000 kilómetros que, al parecer por error, el informe primero destina en sus cálculos a la línea F.

Finalmente, la Comisión de Estudiantes considera un error la omisión en el informe de la Compañía Metropolitana de Madrid de la valoración de los ahorros por contaminación, ruidos y valores de los inmuebles, que, según ellos, después de consultar a expertos en el tema, se elevarían a 125,30 millones de pesetas/año. Respecto a esto último, Tomás Rubio no especifica el proceso de cálculo que conduce a tales resultados "por la complejidad de los mismos".

Pero, independientemente de la inclusión o no del capítulo "ahorro por contaminación, etcétera...", la clave de la rentabilidad social de la apertura del tramo en cuestión está en los "ahorros de tiempo". En que este punto es la clave coinciden los "jóvenes expertos" con la Compañía Metropolitana, cuyo representante, José Luis Zubieta, jefe de la División de Estudios y Desarrollo, explica las conclusiones del informe y señala que éste se encuentra en proceso de revisión desde que el Consejo de Intervención del "Metro" decidió en 1983 dar el visto bueno al informe y no proceder a la inauguración del tramo.