

A la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid

D. Jorge Nacarino Morales, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI [REDACTED] en su calidad de presidente y representante legal de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid, con CIF G-28749836 y domicilio social en Madrid en la Calle San Cosme y San Damián nº 24, 1º 1, código postal 28012.

EXPONE:

Que, sometido a información pública, según anuncio en el BOCM de 29 de diciembre de 2025 el Estudio Informativo denominado “Ampliación Sur de la Línea 11 del Metro de Madrid” promovido por la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid dentro del período de información pública abierto hasta el 28 de enero de 2026 incluido, formula las siguientes:

ALEGACIONES

Primera. - Sobre la necesidad de incorporar una alternativa de trazado que proporcione cobertura real, directa y efectiva a la población residente y flotante de los barrios de Las Águilas y Cuatro Vientos.

Del análisis de las tres alternativas contempladas en el Estudio Informativo se desprende que ninguna de ellas presta un servicio adecuado a las necesidades de movilidad de dos barrios plenamente consolidados, como son Las Águilas, con una población de 52.901 habitantes, y Cuatro Vientos, con 6.664 habitantes, según datos del Ayuntamiento de Madrid a 1 de enero de 2025. Ambos barrios son colindantes y se encuentran separados únicamente por una vía urbana, configurando, en la práctica, un ámbito residencial continuo de más de 59.500 habitantes.

Ninguna de las alternativas analizadas discurre de manera efectiva por el interior de dichos barrios ni garantiza una cobertura real de la población residente y flotante. El trazado propuesto se limita exclusivamente a conectar infraestructuras ferroviarias ya existentes, sin incorporar paradas intermedias que permitan el acceso directo al transporte público estructurante desde estas áreas residenciales, **siendo la red de metro la que vertebría el municipio y constituye el mecanismo más eficaz de conexión entre distintos puntos del territorio.**

Resulta especialmente significativo que el barrio de Cuatro Vientos no sea siquiera mencionado en el Estudio Informativo, a pesar de su proximidad inmediata al ámbito de actuación y de verse potencialmente afectado por las

decisiones de trazado adoptadas, circunstancia que pone de manifiesto una insuficiente consideración de la configuración urbana real en la documentación sometida a información pública.

Asimismo, el Estudio no toma en consideración las peticiones vecinales previamente formuladas y que eran conocidas por la Administración promotora, dado que una de las entidades vecinales federadas a esta Federación, la Asociación Vecinal de Las Águilas, había trasladado formalmente la necesidad de dotar de cobertura ferroviaria al barrio de Las Águilas a distintos organismos de la Comunidad de Madrid con anterioridad a la redacción del Estudio Informativo.

En este sentido, cabe destacar que la propuesta presentada por la Asociación Vecinal de Las Águilas cuenta con un amplio y contrastado respaldo social, acreditado tanto en las movilizaciones ciudadanas llevadas a cabo como en las 9.153 firmas recogidas en la plataforma Change.org, a las que han de añadirse otras 2.500 firmas manuscritas.

Del mismo modo, es importante subrayar que se han identificado reivindicaciones coincidentes con la aquí planteada, procedentes de diversas plataformas y agrupaciones vecinales, tanto en redes sociales como en otros espacios de participación ciudadana. Está previsto mantener conversaciones con dichas iniciativas con el fin de alinear posiciones, dado que sus demandas coinciden en varios aspectos con la solicitud presentada. Esta confluencia de acciones pone de manifiesto, además, la existencia de una necesidad real y ampliamente compartida que, hasta el momento, no ha recibido la atención adecuada por parte de la Administración competente.

Segunda.- Carencia de motivación adecuada en el análisis de accesibilidad y cobertura del transporte público del barrio de Las Águilas.

Del análisis relativo al estudio de demanda incluido en el anexo nº 3 del Estudio Informativo, que en su apartado 5 incorpora un epígrafe titulado “Análisis de la cobertura de transporte público en el barrio de Las Águilas”, **se aprecia que dicho análisis contiene errores materiales, imprecisiones y conclusiones que no se ajustan a la realidad del barrio**, comprometiendo, en consecuencia, la validez técnica y la solidez de las conclusiones extraídas.

En primer lugar, el citado apartado **hace referencia a la estación de Eugenia de Montijo como elemento de cobertura del barrio de Las Águilas, pese a que dicha estación no se corresponde territorial ni funcionalmente con el barrio**, sin que se precise si ello obedece a un error de denominación o, en su caso, si se pretende aludir a la estación de Aluche. Esta falta de claridad genera una confusión relevante en el análisis real de la accesibilidad al transporte público ferroviario.

En segundo lugar, el Estudio sostiene la existencia de una adecuada intermodalidad mediante transbordos entre distintos modos de transporte. **Sin embargo, esta afirmación omite las zonas más periféricas del barrio**, para

las cuales la distancia hasta los puntos de intercambio se incrementa de manera significativa, llegando incluso a duplicar los rangos de accesibilidad peatonal habitualmente utilizados en los estudios de movilidad urbana. Ello hace inviable, en la práctica, la realización cotidiana de un transbordo a pie, al requerir combinaciones poco operativas desde el punto de vista de la intermodalidad, especialmente en desplazamientos laborales, educativos o asistenciales. Asimismo, la solución propuesta tampoco mejora la llegada efectiva de usuarios al barrio. **No se trata de una cuestión de comodidad, sino de operatividad real.**

A pesar de que el Estudio Informativo concluye que el barrio de Las Águilas dispone de una cobertura del 96,75 % mediante autobús urbano, este dato no refleja la disponibilidad real del servicio para la ciudadanía, ni sustituye la necesidad evidente de una red de metro plenamente operativa. Resulta oportuno señalar, además, que varias de las líneas que prestan servicio en el barrio se encuentran entre las más utilizadas de toda la ciudad desde hace más de una década, precisamente por la inexistencia de una alternativa de transporte público de alta capacidad.

Las frecuencias, los tiempos de espera y la prolongación de los recorridos de **las líneas actuales resultan insuficientes para garantizar desplazamientos competitivos y funcionales**, especialmente en horas punta. Tales circunstancias desincentivan de forma significativa el uso del transporte público y obligan a un elevado número de residentes a recurrir al vehículo privado para sus desplazamientos diarios, en abierta contradicción con los principios de accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad que deben regir la planificación del transporte urbano.

En cuanto a los servicios de autobús interurbano, estos discurren fundamentalmente por la A-5 y por la calle General Millán Astray, procedentes del municipio de Leganés y orientados prioritariamente a la conexión de dicha población con la estación de Metro de Aluche. Se trata de líneas con baja frecuencia, tiempos de recorrido elevados y una funcionalidad limitada para los residentes del barrio de Las Águilas, lo que las hace poco adecuadas como alternativa real para los desplazamientos cotidianos. Aun así, el Estudio Informativo concluye que el barrio cuenta con una cobertura del 66,31 % de autobús interurbano.

Asimismo, debe considerarse que las paradas utilizadas diariamente en esta zona se sitúan entre las primeras del municipio, lo que contribuye a una sobresaturación constante, alimentada por los desplazamientos procedentes del extrarradio. Este fenómeno genera **flujos concentrados de viajeros que llegan en oleadas**, incrementando la presión sobre la infraestructura y comprometiendo su operatividad.

A ello se suma el impacto en los aparcamientos urbanos y disusorios, que presentan niveles de ocupación máximos en hora punta. El aparcamiento de Aviación Española, por ejemplo, se completa diariamente en las primeras horas de la mañana, obligando a los usuarios a desplazarse a otras estaciones en busca de plazas disponibles.

Este conjunto de efectos —sobresaturación de paradas, acumulación de flujos de viajeros y saturación de aparcamientos— no ha sido considerado en el Estudio Informativo, pese a su relevancia para la descongestión del sistema y la optimización del servicio público de transporte.

La suma de estos factores evidencia que el análisis de cobertura contenido en el Estudio Informativo **no refleja de manera fiel ni rigurosa la realidad del barrio de Las Águilas**, sobreestimando la accesibilidad existente y subestimando las carencias reales de transporte público estructurante que padecen una parte significativa de sus residentes.

Tercera.- Acreditación cartográfica de una cobertura insuficiente del transporte público en el ámbito de Las Águilas.

A fin de acreditar de manera objetiva las carencias de cobertura existentes en los barrios de Las Águilas y Cuatro Vientos, **se incorpora como documentación justificativa** un mapa de accesibilidad peatonal al metro y al tren, en el que se representa la distancia real entre las áreas residenciales y las estaciones actualmente operativas (véase la Figura 1). Dicho material cartográfico **permite verificar con precisión** la situación efectiva del ámbito y **contrastar** la misma con la información contenida en el Estudio Informativo.

La cartografía elaborada **evidencia de forma inequívoca** que amplias zonas del barrio se encuentran fuera de las distancias razonables de acceso peatonal al transporte ferroviario urbano, definidas, conforme a los estándares europeos, como rangos comprendidos entre 400 y 800 metros caminando. En este sentido, el Proyecto UPPER de la Comisión Europea —orientado a potenciar y reforzar el papel del transporte público como columna vertebral de la movilidad urbana sostenible— establece que “las personas están dispuestas a caminar entre 400 y 800 metros para acceder a una parada de transporte público”. En consecuencia, y **a fin de evitar sobreestimaciones en la evaluación de coberturas**, se ha adoptado un radio de 600 metros en línea recta para el análisis de accesibilidad, tanto para Metro como para Cercanías. Este valor intermedio **resulta más representativo** de la distancia real que deben recorrer los peatones en un entramado urbano configurado por manzanas ortogonales y calles con giros, donde las distancias en línea recta se incrementan habitualmente entre un 20 % y un 40 %, situándose de facto próximas a los 800 metros caminando.

Debe destacarse, asimismo, que la insuficiencia de cobertura se manifiesta de manera especialmente acusada en aquellos sectores del barrio que han experimentado una intensa transformación urbanística en las últimas dos décadas, con la creación y consolidación de nuevas urbanizaciones de elevada densidad. Este proceso ha comportado un incremento sustancial de la población efectiva, así como de la actividad comercial, terciaria y de servicios. **Sin embargo, dicho crecimiento demográfico y funcional no ha venido acompañado** de una dotación proporcional de transporte público estructurante, lo que genera una situación de desigualdad en términos de accesibilidad y movilidad respecto a otros barrios del municipio.

El mapa de accesibilidad aportado en la Figura 1 **pone de manifiesto de forma gráfica y cuantitativa** estas carencias, representando en color verde aquellas secciones censales de los barrios de Las Águilas y Cuatro Vientos que se encuentran fuera de los radios de cobertura razonables para el acceso peatonal a estaciones de Metro y Cercanías. El número total de habitantes afectados asciende a 24.936. Posteriormente, en la Tabla 1 se detalla la relación de dichas secciones censales, así como la población asociada a cada una de ellas. Esta cifra global de 24.936 residentes **constituye un porcentaje relevante del conjunto poblacional** y evidencia que la red existente **no se adecua de manera suficiente** a las necesidades reales de movilidad de la ciudadanía.

Tabla 1. Zonas censales de Distrito de Latina correspondientes a los barrios de Las Águilas y Cuatro Vientos que se encuentran fuera de los radios de cobertura de este estudio.

Distrito	Barrio	Sección censal	Población Total
Latina	Águilas	10181	1187
Latina	Águilas	10182	1227
Latina	Águilas	10183	1078
Latina	Águilas	10184	986
Latina	Águilas	10185	787
Latina	Águilas	10190	1217
Latina	Águilas	10191	1575
Latina	Águilas	10192	1700
Latina	Águilas	10193	809
Latina	Águilas	10194	984
Latina	Águilas	10197	1700
Latina	Águilas	10198	2072
Latina	Águilas	10199	1634
Latina	Águilas	10210	1171
Latina	Cuatro Vientos	10216	1303
Latina	Cuatro Vientos	10220	2077
Latina	Cuatro Vientos	10221	1874
Latina	Cuatro Vientos	10222	1555
Población total			24.936

El resultado de la cartografía contradice de manera directa y objetiva las conclusiones del Estudio Informativo en relación con la supuesta “adecuación” de la cobertura actual, evidenciando que dicha valoración no se ajusta ni a la realidad física del territorio ni a la distribución efectiva de su población residente. En consecuencia, quedaría acreditada la necesidad de proceder a una revisión del trazado propuesto y de la localización prevista de las estaciones, a fin de garantizar un servicio de transporte público eficaz, proporcional y equitativo para el conjunto del barrio.

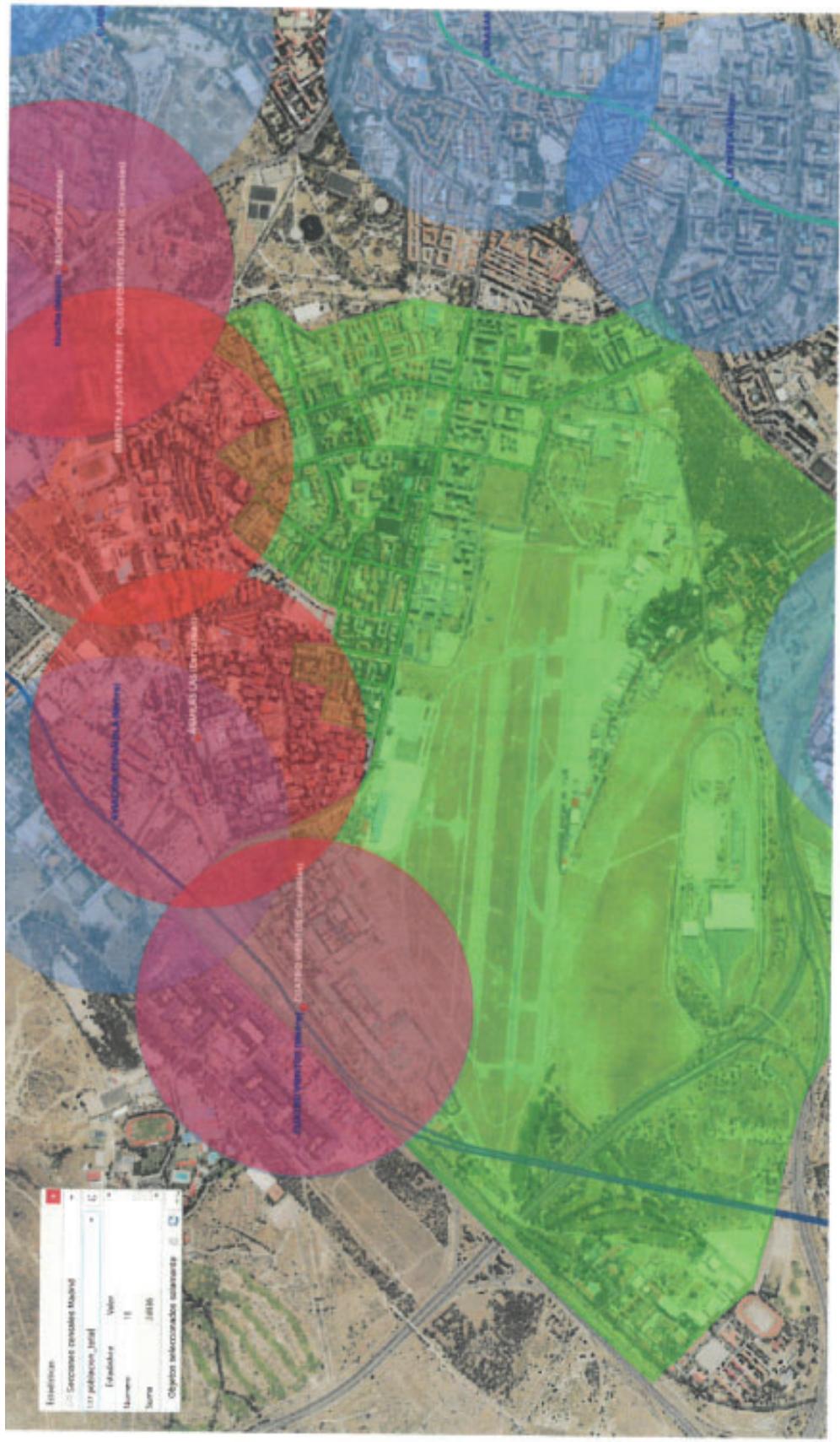


Figura 1. Mapa de cobertura peatonal a estaciones de Metro (radio de 600 m, en azul) y a estaciones de Cercanías (radio de 600 m, en rojo). En color verde se representan las áreas residenciales del barrio que quedan fuera de dichos radios de accesibilidad, correspondientes a un total de 24,936 habitantes. Fuente: elaboración propia a partir de los datos de las secciones censales publicados en el portal de Datos Abiertos de la Comunidad de Madrid, cruzados con los datos del Padrón de junio de 2025.

Cuarta.- Necesidad de valorar alternativas de trazado técnicamente idóneas para garantizar el acceso efectivo al transporte público en Las Águilas y Cuatro Vientos.

A la vista de las deficiencias señaladas en las alegaciones anteriores, resulta imprescindible que el Estudio Informativo incorpore y evalúe alternativas de trazado que discurran de forma efectiva por los barrios de Las Águilas y Cuatro Vientos, garantizando una cobertura real de la población residente y atendiendo a los principios de accesibilidad, equidad territorial y movilidad urbana sostenible.

Las alternativas propuestas por esta Federación Vecinal se fundamentan en criterios de proximidad, accesibilidad peatonal, densidad residencial, continuidad y atención a barrios consolidados, con el objetivo de corregir los déficits históricos de transporte público estructurante que afectan a este ámbito urbano. Con este fin, se aportan dos trazados alternativos de carácter orientativo, cuya viabilidad técnica deberá ser analizada por la Administración en el marco del presente procedimiento:

Alternativa 1 (Figura 2)

Parte del fondo de saco del final de la Línea 11 y conecta con la estación de Cuatro Vientos (Línea 10 del Metro y C-5 de Cercanías), incorporando dos nuevas estaciones:

1. Una estación de intercambio bajo la Base Aérea de Cuatro Vientos.
2. Una nueva estación en el barrio de Las Águilas, aproximadamente en la intersección entre la Avenida de la Aviación y la Calle José de Cadalso, junto al I.E.S. García Morato; ubicación que garantiza una elevada cobertura residencial del área, refuerza su comercio, sus servicios y dispone de un terreno disponible y adecuado para ello.

La longitud total aproximada de esta alternativa es de 4.744 metros.

Esta alternativa es la opción más valorada por nuestra entidad, así como por nuestra entidad federada en el ámbito afectado —la Asociación Vecinal de Las Águilas— tal y como han puesto de manifiesto en un escrito de alegaciones análogo, dado que permite dar respuesta a las necesidades de accesibilidad planteadas no solo para el barrio de Las Águilas, sino también para las zonas colindantes que han sido convocadas para el trámite de audiencia previa.

Alternativa 2 (Figura 3)

Parte del fondo de saco del final de la Línea 11 y conecta con la estación de Cuatro Vientos (Línea 10 del Metro y C-5 de Cercanías), incorporando dos nuevas estaciones:

1. Una estación de intercambio bajo la Base Aérea de Cuatro Vientos.
2. Una nueva estación en el barrio de Las Águilas, aproximadamente en la intersección entre la Avenida de la Aviación y la Calle Rafael Finat, ubicación que proporciona una elevada cobertura residencial del área.

El trazado discurre bajo el aeródromo y el polígono industrial de Cuatro Vientos, sin atravesar edificaciones residenciales, configurándose como un recorrido menos invasivo desde el punto de vista constructivo y urbanístico. Tras alcanzar la intersección con la Avenida de la Aviación, continúa de forma soterrada bajo dicha vía hasta llegar a Cuatro Vientos.

La longitud total aproximada de la alternativa es de 3.684 metros.

Estas dos alternativas discurren soterradas en toda su longitud y cuentan con una nueva estación y una estación de intercambio. La nueva estación situada en el barrio de Las Águilas permitiría proporcionar cobertura a nuevos usuarios. Ambas alternativas discurren parcialmente bajo el Aeropuerto de Cuatro Vientos (propiedad del Ministerio de Defensa), del mismo modo que las alternativas presentadas en el Estudio Informativo.

Las dos alternativas concluyen en Cuatro Vientos, bajo la estación militar, al igual que la Alternativa 2 que el Estudio Informativo señala como más favorable. Una de las ventajas de la estación de Cuatro Vientos radica en su conexión con la Línea 10 de Metro y con la Línea C-5 de Cercanías. No obstante, podría estudiarse la viabilidad de otras opciones que concluyan en la estación Aviación Española, tal y como propone la Alternativa 1 del Estudio Informativo, si se considerara oportuno en atención a la posible implantación de un intercambiador en dicha estación, así como cualquier otra configuración de trazado que aporte un servicio adecuado a la zona.

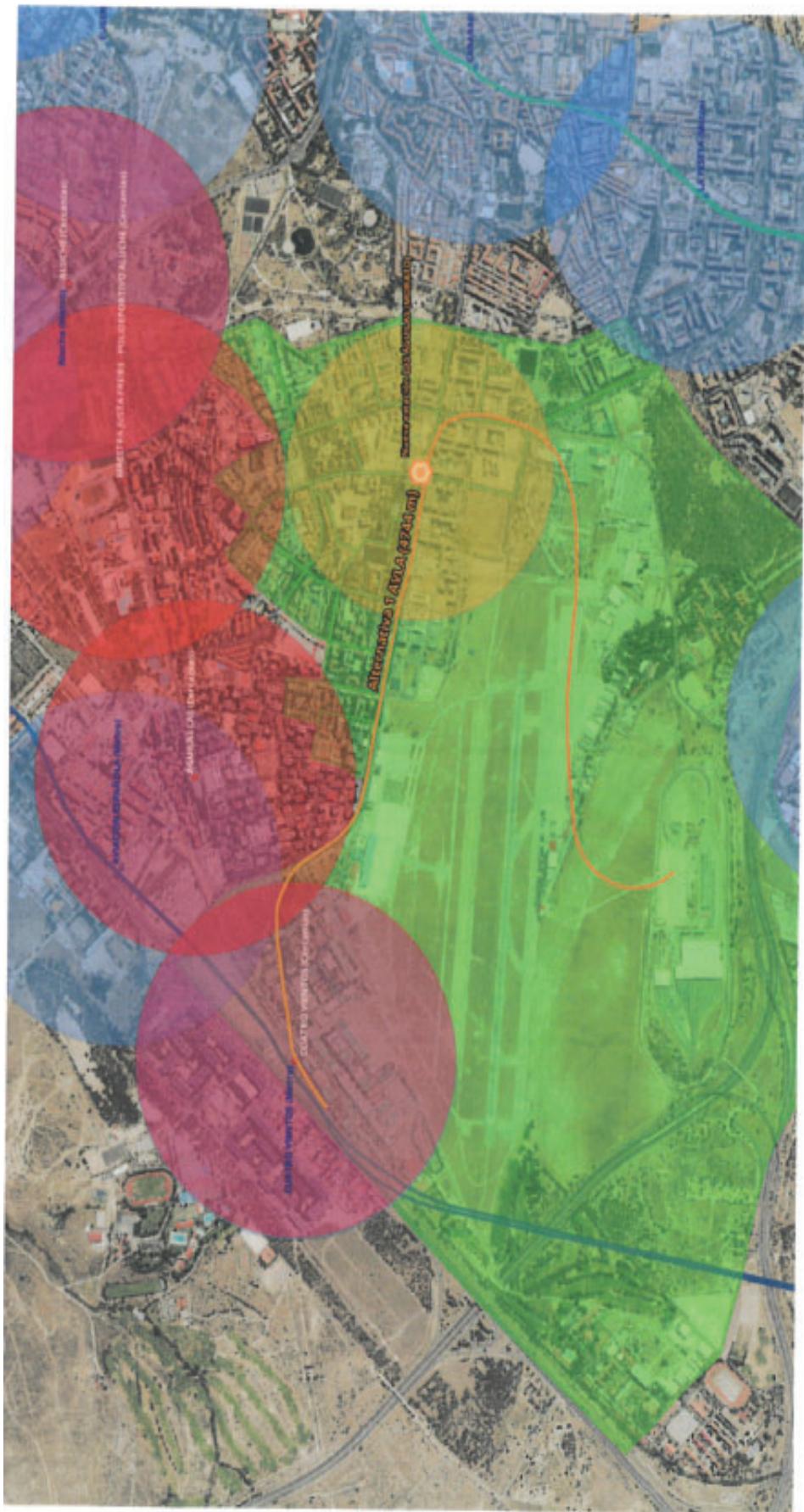


Figura 2. **Alternativa 1.** Trazado resaltado en naranja desde el fondo de saco del final de la Línea de Cuatro Vientos (Línea 10 y Cercanías). La alternativa contempla la implantación de una nueva estación situada aproximadamente en la intersección entre la Avenida de la Aviación y la Calle José de Cadalso. Se representa la delimitación del área de cobertura peatonal asociada a dicha estación, calculada mediante un radio de 600 metros. Fuente: elaboración propia.



Figura 3. **Alternativa 2.** Representación del trazado propuesto desde el fondo de saco del final de la Línea 11 hasta la estación de Cuatro Vientos (Línea 10 y Cercanías), resaltado en color rosa. La alternativa contempla la implantación de una nueva estación en las proximidades de la intersección entre la Avenida de la Aviación y la Calle Rafael Fint. Se representa la delimitación del área de cobertura peatonal asociada a dicha estación, calculada mediante un radio de 600 metros. Fuente: elaboración propia.

CONSIDERACIONES FINALES

A la vista de todo lo expuesto, y en el marco garantista que constituye la base de los derechos fundamentales y de los principios rectores que deben orientar la política pública en materia de transporte, se constata, a partir de datos objetivos y de la cartografía aportada, que la propuesta actualmente contemplada en el Estudio Informativo **excluye del servicio ferroviario urbano a una parte sustancial del ámbito de Las Águilas**. En consecuencia, se solicita la adopción de una medida correctora destinada a subsanar dicha carencia, consistente en la **implantación de una estación en el barrio de Las Águilas** (véase Figura 4, círculo amarillo), en el emplazamiento técnico que la Administración determine como más adecuado. La ausencia de red ferroviaria en esta zona **compromete su competitividad, su cohesión interna y su capacidad de desarrollo**, generando un perjuicio significativo para el conjunto del barrio.

Asimismo, procede señalar que esta situación resulta contraria a diversos principios recogidos en la normativa vigente, incluida la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, cuyos ejes fundamentales se ven afectados en los términos siguientes:

- **Cohesión territorial y social.** Garantía de un desarrollo económico y social equilibrado entre los distintos territorios del municipio, evitando disparidades estructurales y situaciones de desventaja entre barrios.
- **Sostenibilidad.** Impulso del transporte público como herramienta esencial para la protección de la salud, del medio ambiente, del clima, así como del bienestar y la calidad de vida de la ciudadanía.
- **Movilidad sostenible.** Reconocimiento de la movilidad como derecho de carácter colectivo que las Administraciones públicas deben garantizar en condiciones de igualdad. En el caso del Metro, su función estructurante es esencial para asegurar la libre circulación por el territorio y mejorar la calidad de vida del conjunto de la población.
- **Protección de los derechos de las personas.** Facilitar la movilidad diaria constituye una garantía efectiva del ejercicio de la libertad de elección de residencia, del derecho al trabajo y del acceso a servicios públicos esenciales como educación, sanidad, cultura y ocio, con especial relevancia en un municipio de la dimensión de Madrid.
- **Libertad de empresa.** Un sistema adecuado de transporte público contribuye al progreso económico y a la competitividad de todos los territorios del municipio, evitando la creación de brechas territoriales que perjudiquen la actividad económica.
- **Fomento de la ciudad de proximidad.** Las políticas de movilidad deben favorecer modelos urbanos que reduzcan desplazamientos contaminantes y minimicen impactos ambientales, promoviendo desplazamientos sostenibles y accesibles.

Se incorpora plano ilustrativo en la Figura 4, en el que se visualizan las áreas actualmente cubiertas (círculos rojo y azul, correspondientes a radios de 600 metros de Metro y Cercanías) y el espacio que permanece sin servicio ferroviario (círculo naranja). En dicho plano se delimita el ámbito para el que se solicita la implantación de una estación, con independencia del trazado o solución técnica concreta, permitiendo a la Administración seleccionar la alternativa más adecuada, siempre que garantice la prestación efectiva del servicio ferroviario en la zona indicada.

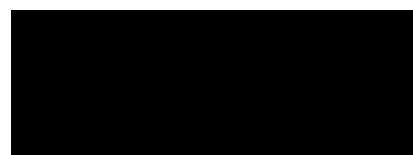


Figura 4. Ámbito sin cobertura ferroviaria efectiva (círculo amarillo, radio de 600 metros) en los barrios de Las Águilas y Cuatro Vientos, centrado en la localización de una hipotética nueva estación de Metro que proporcionaría cobertura a ambos barrios.

Por todo lo expuesto en las alegaciones SOLICITA

Se tenga presentado este escrito en tiempo y forma, y con él hechas las anteriores alegaciones y consideraciones finales y se rectifique atendiendo a las mismas el Estudio Informativo denominado “Ampliación Sur de la Línea 11 del Metro de Madrid” promovido por la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid sometido a información pública según anuncio en el BOCM de 29 de diciembre de 2025

En Madrid, a 28 de Enero de 2028



Fdo. Jorge Nacarino Morales