

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 150

21 de febrero de 2020

XI Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Miguel Díaz Martín

Sesión celebrada el viernes 21 de febrero de 2020

### ORDEN DEL DÍA

**1.- C-187/2020 RGEF.2719.** Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre cierre desde el 5-02-20 de la estación Hospital del Henares de la Línea 7B de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).

**2.- C-186/2020 RGEF.2705.** Comparecencia del Sr. D. Fernando Romero Castro, Concejal Delegado de Desarrollo Económico, Empleo y Comercio y Transporte del Ayuntamiento de Coslada, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de la movilidad y el transporte público en dicha localidad. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

---

**3.- PNL-22/2020 RGEP.2085.** Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que inste al Gobierno de España para que se proceda a la construcción de un apeadero/estación de Cercanías junto al cruce de la Avenida de San Diego y la calle Monte Igueldo.

**4.- Ruegos y preguntas.**

## SUMARIO

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 8 minutos. ....	7973
- Interviene el Sr. Pérez Gallardo comunicando las sustituciones en su Grupo. ....	7973
— <b>Modificación del orden del día:</b> el tercer punto pasa a tratarse en primer lugar, PNL-22/2020 RGEP.2085. ....	7973
— <b>Designación de la secretaria de la comisión.</b> ....	7973
- Queda elegido don José Virgilio Menéndez Medrano como secretario de la comisión. .	7973
— <b>PNL-22/2020 RGEP.2085. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que inste al Gobierno de España para que se proceda a la construcción de un apeadero/estación de Cercanías junto al cruce de la Avenida de San Diego y la calle Monte Igueldo.</b> ....	7973
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz en defensa de la proposición no de ley. ....	7974
- Interviene, en turno de defensa de las enmiendas presentadas, la Sra. López Ruiz. . .	7974
- Intervienen, para fijar las posiciones de sus Grupos, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera y el Sr. Portero de la Torre. ....	7975-7977
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. ....	7977
— <b>C-187/2020 RGEP.2719. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre cierre desde el 5-02-20 de la estación Hospital del Henares de la Línea 7B de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).</b> ....	7977

- Interviene el Sr. Vinagre Alcázar exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.....	7977-7978
- Exposición de la Sra. Consejera Delegada de Metro de Madrid S.A. ....	7978-7981
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.....	7981-7991
- Interviene la Sra. Consejera Delegada dando respuesta a los señores portavoces. ...	7991-7994
- Intervienen, en turno de réplica, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar..	7994-7999
- Interviene la Sra. Consejera Delegada en turno de dúplica.....	7999-8000
- Se suspende la sesión a las 11 horas y 50 minutos. ....	8000
- Se reanuda la sesión a las 12 horas.....	8000
<b>— C-186/2020 RGEF.2705. Comparecencia del Sr. D. Fernando Romero Castro, Concejal Delegado de Desarrollo Económico, Empleo y Comercio y Transporte del Ayuntamiento de Coslada, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de la movilidad y el transporte público en dicha localidad. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).</b> ....	8001
- Exposición del Sr. Concejal Delegado de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio y Transporte del Ayuntamiento de Coslada. ....	8001-8005
- Intervienen, en turno de portavoces, la Sra. Sánchez Maroto, el Sr. Pérez Gallardo, la Sra. Acín Carrera, el Sr. Rubio Ruiz, el Sr. Portero de la Torre y el Sr. Vinagre Alcázar.....	8005-8016
- Interviene el Sr. Concejal Delegado dando respuesta a los señores portavoces. ....	8016-8018
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	8018
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	8018
- Se levanta la sesión a las 13 horas y 5 minutos. ....	8018



*(Se abre la sesión a las 10 horas y 8 minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Se abre la sesión. Antes de entrar en el orden del día, como primera cuestión previa, se solicita a los señores portavoces de los Grupos Parlamentarios, de conformidad con el artículo 64.2 del Reglamento de la Asamblea, que anuncien las sustituciones habidas en los mismos con la finalidad de que conste en acta. ¿Algún Grupo tiene sustituciones? *(El señor Pérez Gallardo pide la palabra.)* Por parte de Vox.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Yo no sé si ya ha sido efectivo el cambio definitivo de Ana Cuartero por Íñigo.

El Sr. **PRESIDENTE**: No lo sé ahora mismo, pero lo comprobamos. Entonces, va a ser definitivo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Sí.

El Sr. **PRESIDENTE**: Fenomenal. ¿Alguna sustitución más? *(Denegaciones).*

Como segunda cuestión preliminar, se ha trasladado a esta presidencia una propuesta por parte del Grupo Parlamentario Vox en Madrid a fin de realizar una alteración en el orden del día de la sesión consistente en que la PNL 22/20, que figura como punto tercero, pase a ser el primer punto y, en consecuencia, de manera correlativa, el punto primero pase a ser el segundo y el segundo a ser el tercero. Se somete a la aprobación por asentimiento esta alteración, conforme a lo previsto en el artículo 107.3 del Reglamento. *(Asentimiento.)* Se acepta por asentimiento.

Antes de entrar en el punto primero, que sería esta PNL, vamos a hacer una nueva designación de la Secretaría de la Comisión como tercera cuestión preliminar. Esta presidencia propone una alteración en el orden de esta sesión, de nuevo. Se somete al asentimiento de la Comisión esta alteración. *(Asentimiento.)* Fenomenal, se acepta por asentimiento. Por parte del Grupo Popular, Grupo al que pertenecía el Secretario anterior, se propone para la Secretaría al diputado de la Comisión don José Virgilio Menéndez Medrano. Se somete al asentimiento de la Comisión la propuesta del ilustrísimo señor diputado don José Virgilio como Secretario de la Comisión. ¿Se acepta por asentimiento? *(Asentimiento.)* Queda proclamado Secretario de la Comisión el ilustrísimo señor diputado don José Virgilio Menéndez Medrano. Enhorabuena y pasamos al primer punto del orden del día.

**PNL-22/2020 RGEP.2085. Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid para que inste al Gobierno de España para que se proceda a la construcción de un apeadero/estación de Cercanías junto al cruce de la Avenida de San Diego y la calle Monte Igueldo.**

Se inicia el debate con la intervención del ilustrísimo señor portavoz del Grupo Parlamentario que ha instado la proposición no de ley, el Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Tiene la palabra don Juan Rubio por un tiempo de siete minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Lo primero, voy a respetar el acuerdo que tenemos de intervención y, como cuestión preliminar, enhorabuena al señor Menéndez por su nombramiento.

Lo único que puedo hacer es agradecer el trabajo realizado por la Asociación Cercanías San Diego-Monte Igueldo, que se pusieron en contacto con nosotros, y no solamente con nosotros sino con más Grupos, exponiendo la problemática que ha quedado reflejada en esta proposición no de ley; en definitiva, dar servicio a una población de más de 16.000 habitantes en un radio de 500 metros y de 39.000 si ampliamos un poco el radio, con una infraestructura que ya poseemos, que es la infraestructura ferroviaria, desde la que haríamos acceso directo a la estación de Atocha. Ante esta situación y la distancia de 950 metros entre estaciones, que consideramos adecuada para un transporte urbano, apoyamos esta iniciativa popular y hemos apostado por mejorar el transporte en el barrio. En cualquier caso, agradecer al resto de Grupos Parlamentarios la predisposición para negociar y alcanzar esta transaccional que hoy hemos presentado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Se han presentado enmiendas por parte del Grupo Socialista: una enmienda de adición y una enmienda de modificación del texto a la PNL. Por tanto, tiene la palabra, por un tiempo de siete minutos, la señora López.

La Sra. **LÓPEZ RUIZ**: Buenos días. En la misma línea que el portavoz de Ciudadanos, hemos hecho una enmienda que ha sido asumida. Simplemente, compartimos la exposición y la inquietud que tiene la asociación de vecinos de Vallecas y, por lo tanto, hemos solicitado instar al Gobierno de España, que parece ser que es el único que va a hacer posible que estas infraestructuras sean posibles, siempre que el estudio de viabilidad, económico y demás, dé sus frutos.

Bueno, ahí estamos y vamos a seguir con este tema, pero no quería dejar de decir que, evidentemente, lo que estamos solicitando al Gobierno de España es un estudio; un estudio económico de proyección y un estudio con el que podamos garantizar un apeadero/estación en Vallecas. Pero para el Partido Socialista es poco; es decir, queremos apostar por que el barrio de Vallecas, de una vez por todas, cuente con una red de transporte integral. Por lo tanto, creemos que es necesario hacer también un estudio, tanto de las líneas de la EMT como del Metro.

Por tanto, vamos a estar pendientes de este estudio que solicitamos al Gobierno de Pedro Sánchez; vamos a estar muy pendientes de que, si es posible, se ejecute y, si no es posible la ejecución allá donde lo ha solicitado la asociación de vecinos y el Grupo de Ciudadanos, evidentemente haremos que con inmediatez se ponga en marcha el conjunto de la red de transporte en este barrio, que está muy, muy, muy abandonado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida, tiene la palabra doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, presidente. En primer lugar, decir que, obviamente, apoyamos la reivindicación y la movilización de los propios vecinos por sus problemas de transporte; obviamente, ahí no podemos más que apoyar y estar de acuerdo.

En cuanto a cómo se ha hecho o cómo se ha presentado esta propuesta, ya lo hablé con el portavoz de Ciudadanos; hombre, parece que solamente vamos a instar al Gobierno central, pero sería muy interesante que no fuera solamente con la cuestión del propio Cercanías, porque he estado revisando la Ley 5/1985, del Consorcio Regional de Transportes, y he visto que sí que hay competencias para ser más proactivos, por decirlo de alguna manera. No hay problema por instar al Gobierno de España para que haga la parte que le corresponde, pero aconsejo también revisar la ley de sector ferroviario, porque también hay algunas competencias más de las que se han apuntado aquí. *(Denegaciones por parte del señor Rubio Ruiz.)* Sí, sí que las hay.

Lo importante es dar cobertura a los vecinos y vecinas, y hacerlo correctamente. Por lo tanto, en mi Grupo Parlamentario creemos que se ha complementado adecuadamente la primera propuesta de Ciudadanos con la enmienda que se ha aceptado, básicamente porque también es importante hacer las cosas bien y, antes de hacer un proyecto, hay que verificar, estudiar y tener los informes correspondientes, para que no nos pase como vamos a ver en el siguiente punto, que trece años después no tengamos que pedir un informe geotécnico de urgencia. Así que, por nuestra parte, apoyamos la propuesta tal y como ha quedado en este momento. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por parte del Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Quiero darle las gracias al Grupo de Ciudadanos por haber recogido esta petición popular de los vecinos y sumarme también a lo que han comentado los anteriores portavoces que me han precedido en el uso de palabra. Creo que esta solución de poner una parada más de Renfe no es la mejor opción para que todo el barrio tenga una buena red de transporte público, sino que se debería complementar con otra línea de autobuses o microautobuses, por cómo son las calles de ese barrio. Espero que el mismo consenso al que hemos llegado todos aquí lo tengamos también en la Junta de Distrito de Vallecas en los próximos meses porque sé que este tema se va a tratar.

Simplemente quiero recalcar que las líneas de Cercanías de las que estamos hablando vienen con mucha afluencia de pasajeros y hacer una parada más antes de Atocha, retrasaría la llegada de estos viajeros; por lo tanto, no sé si es la mejor solución. Por eso, creo que es buena la propuesta que ha hecho el Partido Socialista de hacer un estudio no solamente de viabilidad técnica, porque a mí ya me supone algunas dudas como, por ejemplo, cómo va a ser la accesibilidad en dicha estación, que me imagino que tendrá que ser por ascensores y, debido a cómo funcionan los ascensores en muchas estaciones de Metro y de Cercanías de esta ciudad, no sé si es la mejor opción.

Bueno, dicho lo cual, creo que es una propuesta que mejora un poco la red de transportes del barrio y por eso nosotros también vamos a apoyarla.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por parte del Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Nuestro Grupo Parlamentario se suma también a esta transaccional porque es una demanda que los vecinos nos han hecho llegar y, por tanto, nos parecía adecuado sumarnos de forma unánime a ella.

Sí hay dos elementos importantes respecto a la parte de Cercanías, y es que esto no puede abstraerse de que tenemos un plan de Cercanías para Madrid 2018-2025 que tiene una alta probabilidad de no cumplirse: el primer tramo, 2018-2020, era una inversión y un plan de choque para Madrid que no se ha terminado de cumplir y, en 2020-2025, todas las extensiones de líneas que tampoco parece que se vayan a cumplir. Por tanto, lo que asumimos es que desde esta Comisión y desde este Parlamento deberíamos ejercer también cierta presión para que todas las infraestructuras de Madrid funcionen.

Nos hemos sumado a esta transaccional y nos ha parecido la mejor fórmula de llegar a un acuerdo, pero nos preocupa, obviamente, la formulación de "en el plazo más breve posible", porque somos partidarios de incluirlo en el presente ejercicio presupuestario o en el siguiente ejercicio presupuestario; es decir, de marcar un horizonte temporal claro y vinculado a las dotaciones presupuestarias, porque si no, no existiría ni un estudio ni una obra ni nada. Nos sumamos también a la demanda, en la que creemos que habrá que trabajar en los próximos meses, de mejorar la red de transportes de la zona, dado que hay una población amplísima que puede ser comparable con municipios de la Comunidad de Madrid; por tanto, hay que reforzar el servicio de transporte en lo que también compete a la Comunidad de Madrid vinculado sobre todo al servicio de autobuses. Ya está; muchísimas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Buenos días. Muchas gracias, señor presidente. Me sumo a todo lo que han comentado el resto de portavoces de los Grupos porque hemos llegado a un acuerdo que creo que es muy beneficioso para los vecinos, con el impulso de la Asociación de Vallecas y con la necesidad de cumplir con esa demanda que ya viene de lejos por parte de los vecinos. Me gustaría también recordar a la señora portavoz de Podemos, Sol Sánchez, que es verdad lo que ha dicho de las competencias del Consorcio pero, mientras la red y el material móvil, digamos, sean propiedad de Renfe, va a ser muy complicado que el Consorcio pueda hacer algo; si no, habría que hablar con otros operadores para ver cómo lo hacen, porque es bastante dudoso.

La verdad es que estuve estudiando la ubicación y vi que había muchas posibilidades, que había anchura en la zona del paso inferior, yendo hacia Entrevías, por lo que creo que hay

posibilidades de hacer un apeadero en altura con accesibilidad mediante ascensores. Yo no le veo ningún problema, aunque quizás en el estudio de viabilidad nos puedan decir algo relacionado con las distancias mínimas que tiene que haber entre una parada y otra; por tanto, creo que lo más sensato que ha podido hacer la Comisión ha sido ordenar o pedir, de alguna forma, al Ministerio de Fomento que haga un estudio de viabilidad, que es lo más adecuado.

En ese sentido, no tengo nada más que añadir salvo agradecer al resto de Grupos que podamos haber hecho algo en beneficio de los ciudadanos de forma conjunta y sin tirarnos los trastos, como solemos hacer de vez en cuando. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Seguidamente procedo a abrir el turno de réplica, no sin antes preguntar si existe. (*Denegaciones.*) ¡Fenomenal! Como todos ustedes han dicho, nos ha llegado a la Mesa una transaccional firmada por parte de todos los Grupos; así que, si les parece, vamos a someter a votación el texto en bloque de la proposición no de ley. Solicito a los ujieres que cierren las puertas. Iniciamos la votación. (El Sr. **FERNÁNDEZ LARA**: *Casi es más fácil preguntar si hay algún voto en contra.*) Bueno, sigo el orden. (*Risas*).

La votación arroja el siguiente resultado: 19 diputados presentes; 19 votos a favor. En consecuencia, queda aprobada la Proposición No de Ley 22/2020, con registro general de entrada 2085. (*Aplausos*).

Pasamos al segundo punto del orden del día.

**C-187/2020 RGE.P.2719. Comparecencia del Sr. Consejero de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, al objeto de informar sobre cierre desde el 5-02-20 de la estación Hospital del Henares de la Línea 7B de Metro de Madrid. (Por vía del artículo 209 del Reglamento de la Asamblea).**

Comparece por delegación la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán Fernández, a la que ruego tome asiento. (*Pausa.*) Muchas gracias. Se inicia el debate con la intervención del señor portavoz del Grupo Parlamentario que ha instado la comparecencia al exclusivo objeto de precisar las razones que la motivan; a saber, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre Alcázar, por un tiempo de tres minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Quiero empezar señalando que hoy el Grupo Parlamentario Socialista había solicitado la comparecencia del Consejero, señor Garrido, y que este ha decidido delegar en la Consejera Delegada de Metro de Madrid eludiendo nuevamente dar explicaciones sobre el cierre de la Estación Hospital del Henares. Con esto no quiero desmerecer a la señora Roldán –todo lo contrario–, a quien doy la bienvenida y agradezco de antemano las explicaciones que nos va a dar desde su visión más técnica y de gestión, pero sí quiero subrayar esta situación que se vuelve a producir, y es que el consejero, para hacerse fotos y estar en los anuncios

no tiene ningún problema, pero para dar explicaciones, cuando aparece alguna situación complicada, parece que ha hecho un cursillo acelerado de escapismo.

Buenos días, señora Roldán. Tres cosas le pedimos hoy en esta Comisión: que nos explique con claridad las causas del cierre de la estación y todo el proceso que ha conducido a la decisión de cerrarla de una forma tan precipitada; que nos dé garantías sobre la estabilidad de la estructura, que nos asegure que no han corrido riesgos los trabajadores y usuarios de la línea 7B de Metro y que hoy no corren ningún peligro; y que nos diga si el resto de la línea se encuentra en perfectas condiciones. Necesitamos explicaciones claras y convincentes que den seguridad. Este es un asunto de extrema gravedad del que es preciso conocer todas las causas, todos los hechos, y saber si la línea es segura y si los usuarios podemos estar tranquilos a la hora de utilizarla. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, Silvia. Antes de darte paso, quiero recordar a don Agustín Vinagre que, según el artículo 209.4, los miembros del Consejo de Gobierno pueden delegar en los altos cargos previa autorización de la Mesa; así ha sido tramitado y concedido, con lo cual, le doy el turno de intervención, por un tiempo máximo de diez minutos, a la señora consejera delegada de Metro de Madrid, doña Silvia Roldán.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Buenos días. Miren, yo hoy quería darles una explicación para contestar a las preguntas que han realizado. Por una parte, será una explicación leída, de texto, en la que voy a dar detalles completos de todas las cosas que han preguntado y, aparte, si les parece, he traído una serie de planos que van a permitir, de una manera gráfica, visualizar bien lo que vengo a explicar con el texto. Me parece que es la manera más fácil de visualizar exactamente dónde nos encontramos. ¿De acuerdo?

La estación Hospital del Henares abre sus puertas hace justo doce años, en febrero de 2008, coincidiendo con la inauguración del centro médico que lleva el mismo nombre. Si les parece, voy a hacer un repaso para ver el contexto en dónde estamos y saber cuál es la situación que ha acontecido el 4 de febrero, que nos llevó al cierre de la estación. La apertura de esta estación fue la culminación del proyecto de la línea 7B, conocida como Metro Este, que consistía en la ampliación de la línea 7 para conectar los municipios del Corredor del Henares con la almendra central. Desde entonces hay 600.000 vecinos de esta zona de la Comunidad que han podido beneficiarse de esta nueva opción de movilidad que les permite estar conectados con la capital.

La línea 7B cuenta con ocho estaciones que se recorren aproximadamente en unos 30 minutos, en los cuales circulan trenes modelo 9.000, de los más avanzados que tiene Metro, y con un nuevo sistema de señalización también muy moderno, el CBTC, un sistema de señalización de última generación. Dicho esto, y antes de centrarme en los motivos del cierre de la estación, quiero mencionar algo que es un hecho innegable, y me refiero al cúmulo de problemas que la línea 7B ha generado desde su construcción y que, por desgracia, ha afectado negativamente a los vecinos; es un hecho innegable.

Desde el año 2008, la línea 7B ha sido sometida a varios cierres parciales de manera intermitente ante la necesidad de realizar labores de consolidación del terreno, debido a que la zona por la que transcurre es de una composición geológica muy irregular. Las inversiones que se han realizado en la línea, a través de la Dirección General de Infraestructuras –anteriormente Dirección General de Carreteras e Infraestructuras-, han sido constantes, con el objetivo de garantizar la seguridad de la línea y de subsanar los problemas detectados. En total, hasta la fecha, se han invertido o están en proceso de inversión en torno a los 22 millones de euros; inversión que se ha realizado desde el año 2009. Como ustedes saben, Metro de Madrid es operador de la línea, por lo que las actuaciones realizadas corresponden a la Dirección General de Infraestructuras.

Una vez hecha esta introducción sobre las particularidades de la línea 7B, me gustaría, por fin, centrarme en la pregunta que nos ocupa, no sin antes realizar las consideraciones técnicas que resultan imprescindibles para entender lo que está ocurriendo actualmente en el entorno del sistema.

Respecto al método constructivo de la estación Hospital del Henares, cabe señalar que, a excepción del resto de estaciones, esta se realizó mediante un proceso de ejecución denominado falso túnel; método que consiste en la excavación de tierras, la construcción posterior de muros in situ de hormigón –como luego les voy a enseñar los planos, va a ser más fácil visualizarlo-, y la cubrición de la estructura y posterior relleno de tierras. Este método constructivo difiere del resto de las estaciones de la 7B: Barrio del Puerto, Coslada Central, La Rampla, San Fernando, Jarama y Henares, que se ejecutaron mediante el método cut and cover; entre pantallas de pilotes en la estación de Henares y entre módulos de pantallas continuas en el resto de las estaciones. Así pues, la estación Hospital del Henares se ejecutó a cielo abierto; primero, mediante la excavación y posteriormente con la ejecución de la estructura: contrabóveda, muros laterales in situ con bandejas a diferentes alturas, pilares apoyados en la contrabóveda, losa intermedia apoyada en los pilares anteriores y cubierta de vigas prefabricadas apoyadas en los muros laterales. Va a ser fácil luego visualizarlo, como les digo. Con respecto al túnel, desde el inicio hasta el espejo de entrada de la estación del Hospital del Henares, se realizó con tuneladora de presión de tierras de 8,43 metros de diámetro interior, y en falso túnel, desde el piñón de salida en la estación del Hospital del Henares hasta el final del fondo de saco.

Quiero indicar también que el terreno del entorno está formado por arcillas y yesos, con zonas de mayor presencia de yesos, lo que permite realizar la excavación con taludes verticalizados. Durante la ejecución de la estación no se detectó presencia de agua generalizada, aunque sí en algunas zonas aisladas procedentes de escorrentías. El relleno del material del trasdós, de los muros, se realizó con el mismo material procedente de la excavación, aunque se desconoce el grado de compactación, y en zonas con material arenoso.

Ahora vamos a trasladarnos a la primavera de 2008, cuando, nada más inaugurada la estación, comenzaron a detectarse las primeras señales de filtraciones en la losa a cota de vía de la estación y en el túnel que conecta las estaciones de Hospital del Henares y Henares. Como consecuencia de ello, y como he comentado anteriormente, se han venido realizando por parte de la Dirección General de Infraestructuras, diversos ensayos, pruebas, sondeos y reconocimientos del

terreno con el fin de determinar el origen de los daños observados y su repercusión tanto a nivel estructural como en relación con la durabilidad. De dichos trabajos de campo en el entorno de la estación se han medido niveles piezométricos por encima de la losa de cimentación.

Hay que señalar que la existencia de forma continuada de determinada cota de nivel freático en la estación viene generando una serie de movimientos en la losa de cimentación y otros elementos estructurales de la misma que se acusan en los revestimientos verticales, tabiquerías interiores, que ponen en peligro la fijación de los mismos. Por este motivo, y desde la puesta en servicio de la estación, Metro de Madrid viene colaborando con la Dirección General de Infraestructuras, como titular de la misma, en las diversas actuaciones que desde dicha Dirección General se han realizado en la estación para resolver y atenuar los problemas que se han detectado, fruto de las inspecciones y monitorización continua de la estación, y que son las siguientes: en el año 2008-2009 se repara el mortero de nivelación de los bajos de los andenes, se recrece con mortero sulforresistente y protección con tratamiento de impermeabilización de la parte inferior de las tabiquerías. En el año 2011 se procede a hacer una reparación estructural de la estación, instalando zapatas en las bases de los pilares de la estación para evitar su punzonamiento y aumentar el peso propio de la contrabóveda. En el año 2013 se reparan los enfoscados de los huecos de los ascensores. En el año 2015 se reparan los apoyos de las escaleras fijas. También en el año 2015 se hace una reparación puntual de la tabiquería en cuartos de vestíbulos, actuación en los revestimientos metálicos verticales del vestíbulo para liberar la presión que se ejercía sobre él por el acortamiento del espacio existente entre el vestíbulo y la cubierta de la estación. Y, por último, en el año 2016 se reparan los apoyos de las escaleras mecánicas.

Estas actuaciones se complementan –como he indicado anteriormente-, por parte de la Dirección General de Infraestructuras, con trabajos de auscultación y control de la estructura para garantizar en todo momento la seguridad de los usuarios y trabajadores de Metro de Madrid; trabajos de auscultación que también completa Metro de Madrid, que los realiza también de manera independiente.

Es por este motivo por el que el pasado 4 de febrero se decide el cierre de la estación en base a las recomendaciones técnicas, por prudencia y como medida preventiva tras recibir un informe técnico de los especialistas de Metro, una vez analizado el informe emitido por la consultora independiente. Tanto el informe emitido por la empresa consultora como un informe posterior, realizado por la Dirección General de Infraestructuras con otra consultora, concluyen de la misma forma: la estación presenta daños en cerramientos y elementos funcionales. Los daños se identifican como durables y/o mecánicos en elementos no resistentes, los daños durables se relacionan con las humedades y el ambiente salino. Se trata de arenizaciones, de placaciones y disoluciones que producen la pérdida de material y su capacidad portante. Existen daños mecánicos que se vinculan a dos motivos: por una parte, a daños durables, y, por otra, a movimientos generados por la estructura.

Quiero señalar, sin embargo -y es muy importante-, que el informe establece que no se han observado daños estructurales principales, desplazamientos o roturas en vigas o muros; los elementos

principales parecen asumir los desplazamientos que se deducen de los daños en elementos funcionales y cerramientos. Esta es la razón por la que se acomete el cierre de la estación y se pone un servicio sustitutorio de autobuses, como saben, que presta servicio cada quince minutos. La previsión, por parte de Metro de Madrid, es contratar de manera inminente los trabajos que van a poder reparar las deficiencias que se han detectado a tenor del informe realizado por la consultora que les indico.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. A continuación se abre un turno para los representantes de los Grupos Parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, al objeto de fijar posición, hacer observaciones o formular preguntas a la señora consejera delegada de Metro, por un tiempo máximo de siete minutos. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida tiene la palabra su portavoz, doña Sol Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, presidente. Bienvenida, señora Roldán; parece que le caen a usted bastantes marrones. Nos hubiera gustado, por su responsabilidad -no por su capacidad técnica, que obviamente seguro que es bastante mejor que la del señor Garrido- saber todo lo que ha sucedido y lo que está sucediendo con la línea 7B de Metro, porque además de tener alarmada a la población, sobre todo la que vive cerca de esta estación, creemos que es bastante grave.

Podemos tener un análisis como el que usted ha hecho, pero, sin embargo, lo que vemos es que se viene actuando desde el inicio -desde el inicio!- con esta línea de una manera que creo que es bastante poco seria, tanto en el proyecto como con la inauguración de la paella, pasando por todo lo que ha sucedido después, porque esto es reiterado en el tiempo y realmente no llego a saber qué solución tiene esto. Lo que me pregunto es si ustedes, en este momento, saben qué solución tiene, y mucho me temo que es verdaderamente complicada.

Respecto al último cierre -porque esto se cierra cada equis tiempo-, me preocupa la actuación de Metro porque se produce con un aviso de pocas horas como si esto fuera algo nuevo pero realmente lo que había era un registro de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras -como destinataria la Dirección General de Infraestructuras y Transportes-, del día 15 de enero registrado a las 11:40 horas, donde ya hay una oferta económica que recoge concretamente este literal: "Trabajos para la diagnosis y seguimiento geotécnico con motivo del grave riesgo estructural derivado de los movimientos del terreno asociados a la línea 7B del Metro en Coslada y San Fernando de Henares". Si esto se sabía antes realmente este cierre precipitado nos preocupa muchísimo. Yo creo que es evidente el porqué.

Después, usted nos ha hablado de varias cuestiones que se han ido planteando, varios arreglos del enfoscado, la tabiquería, las escaleras mecánicas ejecutados desde 2013-2015 a 2016, según he podido recoger yo, aunque algo se me habrá escapado seguramente porque ha dado usted bastantes datos. Sin embargo, también es cierto que hay denuncias por parte de los representantes de los trabajadores de varios años -desde el 21 de mayo de 2015, cuando se produce la primera, hasta hace muy poquito, hasta hace unos días- y en cada una de ellas, motivadas por la visita de la

propia representación de los trabajadores y de la gente que está haciendo bien su trabajo, en este caso en prevención de riesgos laborales, dan muchos más datos y aluden a muchas más cuestiones de las que usted ha comentado. A ver, en la última lo que se solicita es precisamente esto: el cierre de la estación de Hospital del Henares, mientras se toman las medidas de carácter urgente. Y esto es, ¡fíjese usted!, del 7 de mayo, que, desde mayo hasta que se ha cerrado la estación, durante todo ese tiempo, a mí me cuesta muchísimo trabajo creer que no se haya estado poniendo en riesgo tanto la salud de los trabajadores como la propia seguridad no solo de la gente que trabaja allí sino de la gente que pasa a diario. Esto nos preocupa mucho, pero, además, tenemos una preocupación un poco mayor, y es que, aun entendiendo la situación, se han hecho trece informes a lo largo de todo este tiempo -informes que nosotros hemos solicitado-, y, de momento, solo hemos tenido acceso a uno; esperamos que nos llegue el resto de la documentación.

Lo que no entendemos es cómo se puede pedir de urgencia, ¡trece años después!, un informe geotécnico. Esto es una anomalía que esperemos que no traiga mayores consecuencias, porque, evidentemente, en esa estación habrá que hacer algo con ese túnel -o falso túnel- aunque sea cerrarlo y hacer otro nuevo. Es que no sabemos por qué se ha inyectado tanto dinero después en hacer reparaciones que no están sirviendo para que realmente sea reparado, son solo -perdónenme la expresión- ñapas, y lo que queremos saber es qué va a suceder con el resto de los terrenos circundantes, o sea, hasta dónde esto puede tener todavía un impacto mayor.

Todas estas cuestiones las queremos saber desde mi Grupo Parlamentario pero lo quieren saber también todos los vecinos y vecinas de Coslada y San Fernando en este momento. Estas son las cuestiones que nos gustaría saber y, si no se saben, dígase; y si se tiene que cerrar, claro, afecta muchísimo a los vecinos y a su movilidad, pero, por lo menos, sepamos la verdad y sepamos cuál es el impacto real y cuál es el peligro que tiene ese cierre o ese no cierre. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera delegada. Veo frente a este tema dos formas de actuar o dos formas de preguntarse qué es lo que está pasando. Una es exigir responsabilidades o ver el pasado para que nos expliquen qué es lo que ha sucedido, por qué se ha actuado o no se ha actuado de tal forma; y otra es lo que nos tiene que venir a futuro, es decir, cómo se tiene que arreglar la situación.

Hoy me había preparado la intervención para la primera parte, porque pensaba que iba a venir el consejero -que, además, creo que no le pilla de nuevas-, pero, viendo que está usted, voy a ir más por la segunda, qué es lo que nos espera de la línea 7B y, en concreto, de esta estación.

Ha explicado detalladamente varios de los problemas que se están encontrando en la estación, en los cuales -insiste- no hay daños estructurales y que todos esos problemas son por el movimiento de la estructura. Aunque tenga mis dudas, me gustaría que lo explicara un poquito más, sencillamente porque en la nota de prensa, que han puesto en la página web, se dice que son debidos

a que los propios límites y coeficientes de seguridad que se exigen se han visto superados. Entonces, si puede detallar un poquito más si son simplemente asentamientos o si son fisuras. También queremos saber qué mediciones se están haciendo para verlo, porque es verdad que los fallos en una estructura no se pueden ver solo visualmente.

También, un poco al hilo de lo que ha comentado la anterior portavoz, quería preguntar cuál es la solución, porque al final no es solamente esta estación sino todo este tramo de la línea 7B. Desde que se inauguró ha habido muchísimas obras, muchísimas reparaciones, y parece que todas son por el mismo tema. Ya en una comparecencia en el Pleno se nos detallaron técnicamente los problemas que había con las sales, con el tipo de terreno, y lo que se ha hecho ha sido, sobre todo, impermeabilizar, ir arreglando, pero realmente mi duda, que creo que es la duda que le surge a todos los ciudadanos de esa región, es si está solucionado, si sigue existiendo el problema y cuál es el siguiente paso.

Respecto a la estación, hablan ustedes de doce meses de obras, principalmente para arreglar, por una parte, todos estos daños en las particiones, en los apoyos de los que habla usted de todas las escaleras, las escaleras mecánicas o en los fosos, pero, ¿qué van a hacer con la estructura? ¿Sigue asentándose? ¿Sigue teniendo estos movimientos? ¿Cómo tienen ustedes pensado parar dichos movimientos?

Luego también quería comentar el tema de los estudios previos, que ha recalcado la portavoz de Unidas Podemos. Es verdad que llega muy tarde este estudio geotécnico, pero imagino que ya habría estudios geotécnicos de la zona; debería haberlos. Como usted misma ha dicho, si se utilizó la propia arena de las excavaciones del terreno para el relleno, imagino que hubo ensayos de ese tipo de material; por tanto, ¿qué conclusión sacaron de esos ensayos? Creo que de ahí podremos ir tirando un poco, ¿no?

Por lo que veo, se ha hecho oídos sordos a los estudios técnicos. Creo que ahora este tema va a ser recurrente, no solamente en esta línea sino en otras líneas parecidas, y ya he presentado muchas peticiones de información estos días e imagino que me llegarán dentro de veinte o cuarenta días; ya les voy adelantando que también sobre la línea 12. Aquí creo que es importante recalcar quién es el que tiene que actuar y cómo, porque, sinceramente, creo que no es Metro de Madrid el que ha obrado mal, porque yo tengo por aquí informes que dicen que desde 2013 Metro de Madrid viene pidiendo estas actuaciones y viene informando de estos daños, de estas reparaciones que hay que efectuar y de todo esto. Creo que en la línea 12 me voy a encontrar algo parecido, y no sé si incluso en la 4, recientemente cerrada; no sé si se aprovechará su cierre porque hay falta de trenes o falta de conductores y venía mejor hacerlo ahora que en verano, pero, bueno...

También quiero decirle que creo que es importante que se pongan ustedes de acuerdo y vean qué ha pasado. Como le he dicho al principio, yo hoy no quiero pedir la cabeza de nadie ni pedir responsabilidades políticas; pienso que, primero, tenemos que estudiar qué es lo que ha pasado, pero realmente parece que no se ha hecho caso a muchos estudios técnicos, a muchas informaciones que,

tanto desde Metro como a veces incluso desde la propia Dirección General de Infraestructuras, se estaban dando, ¿no?, y cabe preguntarse el por qué.

Entonces, hoy simplemente quería preguntarle: ¿hay alguna solución real para la línea 7B, para la propia estación? ¿Qué estudios se están haciendo actualmente? ¿Con qué datos cuenta? Ahora se está haciendo un estudio geotécnico, ¿pero hubo alguno previo durante la obra? Quisiera conocer los ensayos que se tuvieron que hacer con ese tipo de material, que parece ser que es el que ha estado dando problemas todos estos años. ¿Qué pruebas hicieron y qué resultados se sacaron? Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Muchas gracias, señora Roldán; bienvenida de nuevo a esta comisión. La verdad es que sí teníamos ganas de que viniese usted y nos explicase qué está pasando en la estación de Hospital del Henares, porque, para qué engañarnos, se nos hace muy complicado que el consejero nos dé respuesta sobre nada de lo que le preguntamos.

Nos ha ido detallando –que también se lo agradezco, porque es muy difícil tener esta información junta- los problemas que desde 2008 se han ido dando, pero, claro, es que son problema en todos los ámbitos; nos ha hablado de problemas bajo los andenes, permeabilizaciones, reparación estructural de la estación, enfoscado de los huecos de los ascensores, apoyos de las escaleras fijas, de las escaleras mecánicas..., es decir, que es una reconstrucción total y absoluta de esta estación. Entonces, gracias por la información, pero, claro, decir que no tiene problemas estructurales... Bueno, es que, si vamos reconstruyendo las estaciones, pues igual...

Nos preocupan mucho -y usted misma lo ha hablado- los 22 millones que llevamos en reparaciones, no en esta estación sino en toda esta línea, porque es un sobre coste para las arcas públicas muy grande; sobre coste que además viene motivado por la decisión estrictamente política de hacer esta ampliación, y entiendo que ustedes comparten esta visión de que la decisión de hacer el último trazado fue una decisión aleatoria por motivos políticos y electorales.

Ahora cierran de nuevo la estación del Henares; nos preocupa también el anuncio con menos de 24 horas de antelación, lo que para los usuarios y usuarias nos parece un método poco serio, cuanto menos. Nos ha contado usted también que lo hacen a raíz de los resultados de un estudio que ha realizado una empresa externa. Queremos saber qué empresa externa y cuál fue el coste de este estudio, porque siempre se habla de la famosa empresa externa, pero al menos queremos tener claridad. El tema de los estudios también nos interesa. Nos gustaría, sobre todo, si puede, que nos diese algún detalle más en su réplica sobre lo que dijo este informe externo.

Ya en 2018 Metro había sacado a concurso la redacción del proyecto de reparación de daños estructurales en la estación Hospital del Henares. El contrato se adjudicó a mediados de aquel año a la empresa FHECOR, Ingenieros Consultores y tenían un plazo de seis meses para completar el

trabajo, que incluía, entre otras cuestiones, la realización de un estudio geológico y geotécnico del terreno y una campaña de inspección para determinar el alcance de las deficiencias. Bueno, si este contrato anterior se adjudica a mediados de 2018 y tenía seis meses para su desarrollo, nos estamos poniendo en que, a comienzos de 2019, en teoría, se tendrían que tener los resultados de ese primer estudio que estaba encargado. Entonces, ¿tenían Metro o la Consejería hace un año estos resultados o no los tenían? ¿En este estudio se reconocían las deficiencias de la estación o todo estaba bien? ¿Qué se proponía hacer o qué no proponía que se hiciera? Entendemos, aunque no estamos seguros, que este es el mismo informe del que hablaba antes la portavoz de Unidas Podemos.

Sí es cierto que, claro, los problemas de la estación tampoco son nuevos, porque en mayo de 2015 los trabajadores de Metro de Madrid informan a la empresa de la situación de la estación y hacen un informe, del que yo asumo que usted tiene una copia, en el que se hace un recorrido grande sobre grietas, sobre desplazamientos de puertas, desplazamientos de paredes... Quiero decir que Metro de Madrid en ese momento no hizo caso, pero ya tenía una información, que no digo que sea la mejor, porque no era un estudio técnico como tal; ipero, hombre, ya tenía los indicios de que en esa estación estaban pasando cosas preocupantes!

En abril de 2019 se produce el derrumbe de la zona trasera del ascensor del andén 1 y a finales de ese año, en mayo, la empresa fue denunciada ante la Inspección de Trabajo y Seguridad Social por el mal estado de la estación, que supongo que también tiene la copia de la demanda de Inspección. Se solicitaba en ese momento el cierre de la estación con carácter urgente. Ustedes arreglan... Bueno se contraponen el derrumbe en abril, en mayo esta denuncia ante Inspección de Trabajo, y nuestra pregunta es: ¿por qué han mantenido abierta la estación? Es decir, teniendo ya la denuncia, ¿no se considera en algún momento que igual lo más prudente es no abrir la estación hasta no haber abordado...? Con el informe que, en teoría, tenemos de 2018; con los indicios que tienen desde 2015 y con la denuncia ante Inspección de Trabajo, ¿no consideraban que lo más prudente era mantener la estación cerrada desde el derrumbe? Sabemos que en septiembre de 2019 Inspección de Trabajo vuelve a dar un toque diciendo que la estación no está en buen estado; o sea, no entendemos bien, ante esta cadena de avisos, anuncios e indicios claros, por qué ha seguido abierta.

Usted misma ha hablado del servicio sustitutorio de los quince minutos; bueno, incumple las frecuencias de Metro, que eran de cinco y siete. Nos preguntamos por qué no vuelven a poner el servicio de taxis gratuitos que se puso cuando se derrumbó el ascensor; no sé si es porque estiman una duración larga de esta obra y, por tanto, no sabemos si el coste derivado puede ser muy alto. No sabemos el motivo por el cual en una estación que da servicio a un hospital, que no es un servicio a un barrio, aunque también podría valorarse, ¡es un hospital!, haya que estar esperando quince minutos para que venga un autobús de un servicio especial.

Sabemos que la entrada en la estación está prohibida actualmente, no está entrando nadie en la estación desde comienzos del mes de febrero, y queremos que nos lo confirme, porque es lo que nos dice toda la gente con la que hablamos. ¿Es así o no? Si no se está entrando, ¿por qué? ¿A qué se espera para entrar? Nos han dicho que doce meses de intervención y entendemos que es a

partir de que se haga un estudio; queremos que nos estime más o menos cuándo se va a poder entrar de nuevo en la estación, porque no son doce meses desde ahora, son doce meses desde dentro de tres, de cuatro... Es decir, queremos que nos confirme la previsión global de la intervención.

También nos sorprende que el Partido de Ciudadanos entrara con la idea de levantar alfombras, pero por ahora no tenemos constancia de que haya habido una investigación interna que delimite claramente las responsabilidades que ha habido sobre esta obra, porque, obviamente, tiene un perjuicio enorme sobre las arcas públicas, sobre los vecinos y usuarios y sobre los trabajadores; esta línea está teniendo afección directa sobre las casas y viviendas de un municipio. Entonces, nos falta el marco o el encuadre de que todo esto está teniendo que ver con una verdadera investigación interna de lo que ha pasado aquí; todos sabemos la responsable política de decidir el último trazado con un giro de boli sobre un mapa, pero por abajo ha tenido que haber más gente que apoyase y que ejecutase esta obra.

Por último, entiendo que no se circunscribe a la estación; el estudio geotécnico del entorno de la línea 7B, que es el anuncio que hizo el miércoles la Comunidad de Madrid y que han nombrado tanto los portavoces de Vox como la de Unidas Podemos, por un lado, nos parece adecuado, aunque podía haber sucedido hace trece años o hace cinco, o cuando el consejero ya era presidente, hace dos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Debe ir terminando, señoría.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Se ha adjudicado por 635.000 euros a una empresa, que queremos saber la empresa, y hemos entendido o entendíamos que esto era referente a las viviendas de San Fernando y Coslada; a ver si nos puede confirmar si es sobre la línea o el objetivo son las viviendas. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Buenos días, señora Roldán; bienvenida a esta comisión. En primer lugar, quería hacer unas puntualizaciones: primero, respecto al portavoz del Partido Socialista, en mi introducción, con el tema de la sustitución, mi gran pregunta es si buscamos soluciones o buscamos titulares; yo personalmente busco soluciones en una comisión de esta naturaleza.

Es cierto que usted es ingeniera industrial, pero nuestro consejero es ingeniero de minas, idigo yo que estaría preparado! Pero yo le agradezco que usted, que está focalizada en Metro, sea la que haya venido a hacer la comparecencia, entre otras cosas, porque nos podrá dar más nivel de detalle, que es lo que este Grupo Parlamentario busca: profundizar en el conocimiento, no profundizar en la polémica. De igual manera, nos gustaría separar problemáticas y dejar las cosas claras: si la comparecencia es para hablar de la estación del Henares, me parece muy correcto, pero si queremos hablar de toda la línea 7B, en aras de que usted pueda traer la documentación adecuada, sería bueno

decirlo previamente, más que nada para no tener que recurrir a sus conocimientos y memoria, que sé que es prodigiosa, pero es más bien un toque de atención al resto de los Grupos para que estas comparecencias de verdad sean útiles.

¡Y vamos a separar, en ese sentido, problemáticas! Personalmente entiendo, desde el punto de vista técnico, que la problemática de la estación del Henares no tiene nada que ver con la problemática, en este caso, del tramo que hay entre San Fernando y Coslada. Si queremos hablar y queremos buscar soluciones, tenemos que tomar una decisión en este momento: si llamamos a un ingeniero o a un historiador. Si llamamos a un historiador, vamos a ver qué ha pasado con todo esto y, si llamamos a un ingeniero, vamos a saber qué soluciones vamos a encontrar de aquí al futuro. Nosotros somos partidarios de buscar primero las soluciones y después las responsabilidades. ¿Vamos a buscar las responsabilidades? ¡Por supuesto! Pero primero vamos a tratar de saber qué soluciones podemos aportar para el beneficio y la movilidad de todos los vecinos de San Fernando y de Coslada.

¡Por supuesto que desde el inicio ha habido problemas! Lo ha reconocido usted y lo reconoció en su momento el consejero en la última comparecencia que realizó, en este caso, focalizado más en los tramos de túnel y no en los problemas de la estación. Antes de empezar con la parte técnica, vamos a diferenciar entre salud y seguridad. Si ha habido algún riesgo entiendo que ha sido de seguridad y no de salud; lo digo porque aquí se han mezclado ambos conceptos y yo creo que es importante diferenciarlos. Otra cuestión previa: ¿por qué se solicita un informe de urgencia? Porque fue un compromiso del consejero ante la situación y así lo hizo, así lo comunicó y así lo ha realizado.

Con respecto a la situación, por lo que he entendido de su exposición, considero que son situaciones técnicas completamente diferentes. Por un lado, tenemos una problemática de subpresión, que realmente afecta a una losa y al levantar afecta a los elementos fundamentalmente decorativos por estar anclados a la estructura y no es que sufra la estructura, que es diferente. Lo que llevo a interpretar, y corríjame si me equivoco, es precisamente que, por esa solidez de la estructura, son los elementos que están anclados a ella los que se desplazan mientras que la estructura aguanta; con lo cual, al haber ese desplazamiento es cuando rompe.

¿A qué llamamos seguridad? A la caída de esos elementos que vamos a llamar decorativos y adicionales, que puede producir cascotes y puede producir un riesgo, pero en ningún caso, insisto, un riesgo estructural. Esto es lo que a mí me ha parecido entender; que es una problemática completamente diferente a la del pozo PK 2+890, creo recordar, en el que adicionalmente, y según nos ha informado usted en esta misma exposición que nos ha hecho, estaríamos hablando de terrenos completamente diferentes, de una composición de terrenos completamente diferente, en la estación del Henares versus tramo del túnel donde está el famoso pozo que ha generado tantos y tantos problemas.

Una vez vista esta situación, tendríamos que afrontarlo de dos maneras completamente diferentes: por un lado, qué problemática nos encontramos cuando tenemos lavado de terreno en una

tierra en la que fundamentalmente hay halitas, fácilmente solubles, mientras que, por otro lado, tenemos suelos yesíferos, que no creo que sean el problema sino todo lo contrario; lo que estamos teniendo es un empuje derivado de la subpresión, intuyo que como consecuencia del peso de la contrabóveda, y al eliminar peso sobre esa estructura conseguimos disminuir el vector de fuerza de la subpresión y, de esa manera, minimizar el impacto en las partes decorativas. En ese sentido, quiero agradecerle todas las explicaciones que nos ha dado y entiendo que esto son obras que se van a realizar para dejar estable definitivamente esta parte del terreno y que, más allá de los riesgos inherentes y propios de cualquier tipo de obra, que todos conocemos, no existe un riesgo adicional en la realización de estas obras.

Por otro lado, quiero decirle que, por parte de nuestro Grupo Parlamentario, vamos a mantener y mantenemos el modelo de: primero, hacemos los estudios; segundo, tenemos el diagnóstico; tercero, planificamos las acciones en función de si hay diagnóstico y, cuarto, lo ejecutamos. Espero que sigamos haciéndolo así y le animo a que siga haciéndolo así, porque es como entendemos que se hacen los trabajos de manera profesional y es la manera en la que podemos evitar situaciones como en la que nos encontramos ahora mismo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera delegada de Metro, por la explicación que nos ha dado. Creo que, como bien ha dicho usted, cuando nos dé esos planos o los podamos visualizar es cuando mejor los vamos a entender, precisamente como ya ha comentado sobre la metodología constructiva que se llevó a cabo en la estación de Henares.

Es verdad -y yo entiendo la preocupación del resto de Grupos- que el hecho de cerrar la estación y que salga en la prensa genera un malestar o una inquietud dentro de la propia población, pero creo que usted nos ha dado una explicación muy clara y lo ha dicho al final: no hay daños estructurales básicamente. Es un problema de subpresión, como ha comentado el portavoz de Ciudadanos; cuando se hace una excavación cerca de la superficie y se hace a cielo abierto, evidentemente, se rompen unos estratos y al rellenar posteriormente las estructuras con rellenos o suelos antrópicos, se genera una especie de succión. Lógicamente, el nivel freático en esa estructura hay que controlarlo; controlarlo, a diferencia -como bien ha explicado el señor Rubio- del pozo del Pk 2+890, que sí está en profundidad, a 40 metros de profundidad, pero aquí los pozos son menores, el nivel freático está a menos altura y el control de ese nivel freático para evitar esas subpresiones adicionales de carga en las estructuras es bastante menor.

El asunto es claro, y yo no quiero abundar más sobre lo que ha explicado el señor Rubio, porque lo ha comentado de forma bastante clara: la estructura no tiene daños; es la tabiquería interior. O sea, el hormigón, como cualquier otro material, es elástico-plástico y, lógicamente, eso tiene movimientos. Los movimientos son milimétricos y se reproducen en grietas, pero eso no significa

que el metro, o la estación, se vaya a caer; simplemente que tenemos que hacer, lógicamente, como bien se ha encargado, un estudio geotécnico para ver qué medidas tomar.

Yo recuerdo la comparecencia del señor consejero, don Ángel Garrido, el 5 de diciembre, en la que ya establecimos una serie de –digamos- medidas adicionales que se podían hacer tanto a nivel estructural como geotécnico, pero lo cierto es que para eso hace falta un buen estudio geotécnico y, sobre todo, de ese estudio geotécnico, los técnicos, los ingenieros -especialistas en túneles y en este tipo de tratamientos geotécnicos-, deben tomar medidas ya sobre el conjunto. Aquí estamos analizando una cosa diferente del túnel, que es la estación de Henares, por tanto, cuando toque el túnel ya hablaremos del túnel, pero la estación del Hospital del Henares, al estar muy superficial, en mi opinión –y hablo ya más como técnico que como político- no tiene tanto problema, más que el control del nivel freático a través del agotamiento del agua de ese nivel freático sobre el empuje que hay en el trasdós de todos los muros estructurales o de la propia contrabóveda.

¿Qué ocurre en estos casos? Que el nivel freático, al estar San Fernando y Coslada en una zona del meandro del Jarama –del río Jarama-, las terrazas del río Jarama lo que producen son, en función del nivel del agua que lleva, una serie de infiltraciones que suben más o menos ese nivel freático. Lógicamente, lo que no podemos hacer es agotar todo el agua, pero sí controlarla. Y, lógicamente, yo creo que la solución técnica mejor, en su momento –y yo me imagino que los informes lo dirán-, será controlar ese nivel freático para evitar los excesos de empuje. Pero tampoco olvidemos que, al existir –como bien se ha comentado- esos materiales que son mucho más solubles que los yesos, que son sulfato cálcico, que son las halitas, como bien ha comentado el señor Rubio – las halitas, aunque no lo creáis, son cloruro sódico; es decir, sal-, y también las glauberitas –que es otro tipo de sal también muy soluble aunque no tanto como las halitas-, hay que evitar ese contacto. ¿Por qué? Porque al disolverse se producen esas oquedades y aumenta el nivel freático. *(Rumores.)* Señor presidente, me gustaría poder hablar con tranquilidad.

El Sr. **PRESIDENTE**: Hágalo.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Lo digo porque... Lo que quiero decir es que, por lo menos desde este Grupo, va a tener toda la ayuda posible y, desde luego, por nuestra parte va a tener toda la colaboración en todo lo que podamos. Insisto, aparte del control del nivel freático, también, quizás, a lo mejor, de cara a la impermeabilización sería muy importante –porque esas sales, al introducirse dentro de la propia estación, sí producen precisamente esas oxidaciones de esos elementos mecánicos- quizá algún tipo de impermeabilización interna de la propia estación, una proyección interna para evitar que esa agua se pueda meter y poder evitar en el futuro problemas de corrosión, problemas en las escaleras mecánicas o quizá en otros elementos mecánicos que nos encontremos. Lo que es evidente es que el cierre se ha producido por disfunciones dentro de elementos que no son estructurantes, que no son importantes de cara a la estabilidad global de toda la estructura. Lógicamente –insisto, hablo como técnico y no tanto como político-, a mí no me preocupa estructuralmente y a nivel de estabilidad lo que está ocurriendo. Lo que sí les pido es que, cuando tengan ese estudio geotécnico, se haga un análisis global, no solamente de la estación de

Hospital del Henares sino del conjunto, para ver si existen soluciones estructurales en edificios, reforzando, rigidizando los edificios o incluso haciendo tratamientos de soil nailing o cualquier otro tipo de tratamiento del terreno que no sean simplemente inyecciones, para que se pueda solucionar el problema que tanto perjudica desgraciadamente a los vecinos de San Fernando y Coslada. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, don Daniel. He de reconocer que es verdad que es molesto, cuando uno está hablando, que estén hablando por encima, así que les indico a sus señorías que, si tienen algo que comentar o quieren hablar, pueden salir fuera. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre Alcázar.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. En primer lugar, quiero agradecer al portavoz del Partido Popular las clases de Geología que nos ha dado. Muchas gracias, señor Portero, pero aquí venimos a hacer política; hay otros ámbitos y otros foros para estas disquisiciones que tienen que ver más, quizá, con la universidad, pero aquí venimos a pedir explicaciones, a buscar soluciones, porque eso nos han mandado los ciudadanos y ciudadanas, madrileños y madrileñas, y no para dar estas explicaciones, salvo en el caso de quién hoy comparece aquí, que es la señora Roldán, a la cual le agradezco, además, alguna de las cuestiones que ha dicho, porque, entre otras cosas, justifican más aún que hoy tenía que estar aquí el consejero, porque –como usted muy bien ha señalado- Metro de Madrid es solo el operador y la responsabilidad de las obras, que se realizaron en su momento de la línea 7B es de la Dirección General de Infraestructuras. Por tanto, y puestos a buscar soluciones o, mejor dicho, más que a buscar soluciones, causas, igual quien debería haber comparecido es el director general de infraestructuras. La delegación igual se tendría que haber hecho en él, pero no sé si sus anteriores vinculaciones con Dragados le habrían podido inhabilitar para poder haber comparecido hoy. En cualquier caso, por encima de la Dirección General de Infraestructuras o, en este caso, de Metro de Madrid, está el consejero, que es el responsable máximo tanto de la dirección como de Metro de Madrid. Por tanto, le agradezco el comentario que ha hecho, porque justifica aún más la necesidad de que hoy estuviese aquí el consejero de Transportes, que, además, como ha señalado el portavoz de Ciudadanos, está plenamente cualificado en su condición de ingeniero de minas.

Vamos a ver, hay varias cuestiones a tratar en relación con este tema. Usted dice, señora Roldán -ustedes señalan-, que el cierre se produce como consecuencia de una medida preventiva, pero lo cierto es que se han producido seis cierres en la línea en los últimos años. En los cinco anteriores se ha hecho siempre con suficiente antelación, inmediatamente después se han producido trabajos de reparación, porque había ya licitados unos trabajos, y en este caso se produce de la siguiente manera: el día 4 por la tarde se hace una comunicación de Metro de Madrid -iel día 4!-; a las 11:30 de la noche se llama a los alcaldes para comunicarles la situación -ia las 11:30 de la noche!-, y todavía no está licitada la obra que se tiene que acometer. Eso es improvisación o, si no improvisación, entonces es que hay un elemento que hace, que provoca, la precipitación en la toma de esa decisión, porque en los cinco casos anteriores no se ha producido ese modus operandi. ¿Cuál es la diferencia entre este caso y los cinco anteriores, señora Roldán? Porque tiene que haber una

diferencia, porque no es el método habitual que ha seguido Metro de Madrid en los cinco casos anteriores. Eso por un lado.

Por otro lado, una cuestión previa. Usted señalaba que durante las obras no se detectaron irregularidades o problemas pero, ¿y en los informes técnicos previos preceptivos?, ¿qué pasó con ellos?, ¿no se tomaron en consideración como parece?, ¿qué decían esos informes técnicos? Nos gustaría saber qué es lo que decían y por qué se obviaron. Desde el momento en que se inicia ya el funcionamiento de la línea, Metro de Madrid sí es competente en cuanto al mantenimiento de la misma. Hay síntomas a lo largo de estos doce años que evidencian problemas serios y se toman decisiones ahora, se toma una decisión de este calado, ¿durante estos doce años no tiene Metro de Madrid técnicos, personal suficientemente cualificado y no se han hecho informes, tanto internos como pedidos a empresas externas, que hayan permitido determinar la gravedad de la situación para haber acometido antes las obras o los trabajos que fuesen absolutamente necesarios? Nos gustaría saber también si se va a abrir algún tipo de investigación o si se va a tomar algún tipo de medida para esclarecer estos hechos y si corresponde pedir las responsabilidades derivadas.

Y le vuelvo a hacer la pregunta que le hacía al principio: señora Roldán, ¿puede garantizar que en estos momentos el conjunto de la línea, el túnel y el resto de estaciones, están en perfecto estado? De momento, muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. Antes de dar paso a la señora consejera delegada, le vuelvo a repetir al señor portavoz del Partido Socialista que, por el artículo 209, el consejero puede delegar, en este caso no en un director general sino en la consejera delegada de Metro. También, por el artículo 209, está cuestionando el trabajo de esta Mesa, porque le hemos concedido esa delegación, pero, si no está usted de acuerdo, como esta comparecencia la ha solicitado usted, la podía haber retirado.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Con permiso, señor presidente. Solamente por aclarar y que conste en acta. No he cuestionado la decisión de la Mesa, sí cuestiono la decisión del consejero de eludir comparecer. Está en su derecho de delegar, yo estoy en mi derecho de señalar la inconveniencia y que me parece que se equivoca, nada más. También le rogaría, presidente, que no ponga en mi boca palabras que yo no he dicho.

El Sr. **PRESIDENTE**: No es mi intención ni quiero hacerlo, pero también le recuerdo que si usted no está de acuerdo con que no venga el consejero podría haber retirado la comparecencia. (*Protestas.*) No, no, yo le estoy recordando que está en su derecho por el artículo 209. Es lo único que estoy haciendo. (*Protestas.*) Es su derecho retirar la comparecencia. A continuación tiene la palabra, para dar respuesta a todas las preguntas que sus señorías le han trasladado, la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán Fernández, por un tiempo máximo de siete minutos. Muchas gracias.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Vamos a ver, siento tener nada más que siete minutos ,porque tengo ganas de contestar

absolutamente a todas las preguntas que han realizado. Voy a intentar ser breve pero dar ordenadamente respuestas, por lo menos a todo lo que el tiempo me permita.

Lo primero que han indicado es que se ha hecho oídos sordos a los informes técnicos. Metro de Madrid, y esta consejera delegada, no ha hecho precisamente oídos sordos a un informe técnico que recibe el día 4. Los técnicos me informan de una determinada situación y me recomiendan tomar una decisión y, aun sabiendo la problemática que causa, aun sabiendo la forma en la que se cierra la estación y el perjuicio que vamos a causar a los ciudadanos, se toma la decisión porque se considera que es la medida correcta ante una decisión o una recomendación técnica, y se procede esa tarde a trabajar de la manera más diligente para minimizar, en la medida de lo posible, el impacto que éramos absolutamente conscientes que íbamos a causar. Desde luego, les puedo decir que por parte de Metro de Madrid no se han hecho oídos sordos a los informes técnicos a la toma de esta decisión.

Metro de Madrid realiza labores de mantenimiento, efectivamente, en esta línea. Además les puedo decir que las labores de mantenimiento tienen una periodicidad o unas gamas de mantenimiento con mayor frecuencia de las que puedan tener el mantenimiento de otras líneas; es decir, nuestros técnicos no solamente realizan las labores normales de mantenimiento sino que, ante cualquier situación que ellos detectan, van actuando para poder resolver estos problemas. Esa es la razón por la que cualquier daño de los funcionales que se han podido producir en la estación se van resolviendo en los cierres que se hacen en la franja nocturna y se van solucionando. No es que este cierre se provoca por unos daños que no se venían viendo, ino, no!, nuestro personal de mantenimiento realiza una monitorización constante y va realizando tareas de mantenimiento que van mitigando precisamente las deficiencias funcionales que va teniendo la estación. Se toma la decisión cuando los técnicos nos indican que es necesario realizar un cierre para abordar las soluciones a estos problemas funcionales de una manera global, ¿de acuerdo?

Voy a mostrarles los planos para explicarles exactamente en qué consiste la problemática concreta de la estación, porque creo que de manera visual es fácil de identificar. Miren, esto es una planta de la estación. Aquí tenemos una sección de la misma. Lo que les hago es mostrarles una sección transversal de la misma, que sería esta de aquí. Estamos hablando de la contrabóveda de la estación. Este sería el túnel, un poco para que nos ubiquemos, la parte de los andenes, la parte de escaleras y toda la parte de los muros, ¿de acuerdo?, y todas las vigas que soportan toda la parte del vestíbulo y la parte superficial de la estación.

¿Cuál es la problemática que tiene la estación de Hospital del Henares? Voy a pintárselo, porque es muy fácil. (El Sr. **PORTERO DE LA TORRE:** *Le van a echar la bronca, como a mí.*) Por efecto de la situación del terreno, la estación del Henares sufre una subpresión en la parte de la contrabóveda; es decir, el comportamiento del terreno está provocando una subpresión en la contrabóveda que, obviamente, lo que hace son movimientos milimétricos, como estábamos indicando antes, en la parte estructural. La estructura está calculada de tal manera que es capaz de absorber elásticamente estos movimientos que produce la subpresión del terreno, pero la parte más rígida de la estación, la parte que no está diseñada con esa elasticidad, se ve afectada por estos movimientos.

Verán, lo van a entender fácilmente. Si esto es el paramento vertical, los paramentos verticales están anclados en la parte inferior y en la parte superior, y, además, están anclados con una serie de tirantes que cosen contra los muros de la estación. Bien. En el momento en el que se produce una subpresión por parte de la contrabóveda y tenemos un anclaje en la parte superior y en la parte inferior, lo que nos sucede es un pandeo de la parte estructural funcional de estos revestimientos que tienen menos elasticidad, y que, por tanto, se ven afectados por esta subpresión. Es decir, la estructura es capaz de absorber estos movimientos, pero no los elementos funcionales más rígidos de la estación.

En la monitorización constante y en las labores de mantenimiento, que ejerce y que realiza Metro de Madrid durante sus trabajos de mantenimiento, van solucionando o aliviando estas situaciones de sobrepresión –de sobrepresión o de sobre tensión-, que se dan fundamentalmente en los tirantes.

Lo que sucede el día 4 es que los informes que se reciben de la consultora –por cierto, me han preguntado el nombre; es TYPESA; nosotros tenemos un acuerdo marco con ellos para hacer esta serie de trabajos y TYPESA realiza este informe- nos indican que las tensiones o los giros que muestran estos tirantes requieren de una actuación más rápida para que podamos liberar esas tensiones, y nos recomiendan proceder al cierre de la estación.

Ninguno de los tirantes ha sufrido rotura, en ningún momento se han soltado los dos anclajes que tenemos, y, por tanto, cuando hemos dicho que ni los trabajadores, ni los usuarios han corrido riesgos es porque, efectivamente, se evidencia, ya que tenemos fotografías y hemos hecho un reportaje fotográfico de absolutamente todos los paramentos verticales en los que la situación es esta, y se puede observar, en las mismas fotografías, como la tensión que sufren los tirantes ya es evidente y entonces se toma esta decisión. Yo creo que esto viene un poco a explicar técnicamente lo que sucede.

Bien, ¿y qué vamos a hacer? Por una parte, lo primero que hay que hacer, obviamente, son unas actuaciones de emergencia que van a venir a solucionar los problemas que están produciendo esta situación y que nos van a permitir desencadenar el resto de actuaciones. Entonces, Metro de Madrid, de forma inminente, va a proceder a realizar las actuaciones que le van a permitir actuar en toda la zona de paramentos verticales o fisuras... O sea, esta misma problemática se da en baldosines, en los que también se pueden tener fisuras. Bueno, pues vamos a actuar para solucionar esto de manera inmediata.

En paralelo, como bien han puesto aquí sobre la mesa, la Dirección General de Infraestructuras, en el año 2018, licitó la redacción de un proyecto constructivo para solucionar la situación que nos encontrábamos en el Hospital del Henares. Este proyecto constructivo lo que viene a solucionar precisamente es este problema de subpresión, porque, como bien dicen ustedes, nosotros desde Metro de Madrid podemos actuar y podemos estar reparando los paramentos

verticales y eliminando la subpresión, pero es necesario abordar el problema inicial o problema madre que genera esta situación.

El informe técnico elaborado por TYPESA en todo momento nos indica que los daños que se detectan son funcionales, estos que he explicado, pero no estructurales; la estructura está absorbiendo bien estos movimientos elásticos. Eso no es óbice para que la Dirección General de Infraestructuras licite el proyecto en aras de eliminar el problema que está causando la subpresión que está motivando estos fallos del revestimiento. Este proyecto se licita, este proyecto se encuentra redactado, y estábamos en un proceso normal de licitación; vamos, se estaba preparando toda la documentación para proceder a la licitación. Entonces, por una parte, Metro de Madrid aborda los trabajos para solucionar esta problemática respecto a revestimientos y, por otra parte, es necesario abordar los trabajos para acometer una solución que ataque la causa raíz que está provocando esto. Esta es la situación que hoy tenemos en el Hospital del Henares.

Y en paralelo, un poco por diferenciar, porque creo que aquí quizás ha habido confusión, efectivamente, el consejero ha anunciado el estudio geotécnico, que viene a completar la situación de la que hablamos del Hospital del Henares, porque ya aborda la problemática -estudio geológico y geotécnico- de la línea 7B. Con lo cual tendríamos, por una parte, las actuaciones que nosotros realizamos para actuar en los paramentos verticales, la solución que viene derivada de la licitación, que, como bien dicen ustedes, se ha realizado en 2018, con la redacción del proyecto constructivo que viene a dar la solución definitiva de la estación Hospital del Henares, y, por otra parte, tenemos el estudio geotécnico encargado con procedimiento de urgencia o emergencia que ha anunciado el consejero.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora consejera. Le he concedido, como habéis podido ver, tres minutos más para que pudiese desarrollar todas sus explicaciones.

Seguidamente se abre un turno de réplica para los representantes de los Grupos Parlamentarios que deseen intervenir en este sentido. Por el Grupo Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie, tiene la palabra su portavoz, señora Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias por su explicación, señora Roldán. Después de escucharla –y, obviamente, aquí el señor Portero va a entrar directamente a decir que se había preguntado por la estación del Henares, lo cual es cierto; yo no he pedido la comparecencia-, ciertamente, no creo que se pueda separar, desde luego no totalmente, una parte de la línea 7B de los problemas de la línea 7B. Esto no es algo que haya sucedido de repente y que no tenga relación con el resto de la problemática que tiene la línea 7B; entonces, creo que es oportuno al menos tratar de comprenderlo y no centrar esto como si fuera una mónada flotando en el espacio, porque nos estaríamos haciendo trampas en el solitario a nosotros mismos. Creo que tiene que ver y que tiene bastante relación con toda la problemática que se ha desarrollado aquí.

Dicho lo cual, TYPESA ha realizado, de hecho, varios informes más que tienen que ver con la línea 7B. Si no me equivoco, hay uno de febrero de 2015 que específicamente trataba del análisis de

la idoneidad técnica del proyecto y la construcción de la prolongación de la línea 7 de Metro de Madrid a Coslada y San Fernando de Henares, concretamente del tramo 3, Coslada-San Fernando. Este, entre otros muchos; quiero decir, se han hecho a lo largo del tiempo no solo un estudio específico sobre esta estación, como el que nos ha mostrado ahora mismo, sino otros que tienen que ver con los problemas estructurales. De hecho, como le decía antes, se han hecho más de una docena de estudios, incluso de patología estructurada de los edificios... En fin, hay diferentes firmas y diferentes estudios que ya se han hecho sobre esto.

A mí lo que me preocupa, teniendo en cuenta que lo que más me preocupa es qué solución le damos –o sea, respecto a lo del ingeniero o el historiador, yo creo que los podemos hacer compatibles; primero, que venga el ingeniero y solucione esto y, luego, ya depuramos responsabilidades-, es que, obviamente, esto parte de algo que se ha ido produciendo y que se ha ido acumulando en el tiempo. Entonces, si atendemos y hacemos esas modificaciones en la estación, ¿no se van a volver a producir, señora Roldán, otros problemas que tienen más que ver con la situación del conjunto? Atendiendo y fijándome en el motivo de la comparecencia, al menos apuntemos a algo que tenga más que ver con que si hacemos unas obras o no en una estación, porque el problema, desde nuestro punto de vista, es que se va a volver a reproducir o que hay otros asociados que van a salir.

El Sr. **PRESIDENTE**: Finalice, señora Sánchez.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Entonces, eso es a lo que quiero que por lo menos nos conteste, porque entendemos que una cosa es arreglar la estación y otra que vuelva a cerrarse dos veces más. Perdón, presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: No se preocupe. Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, señor Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera. Simplemente quiero apuntar -y perdone si antes me he explicado mal- que cuando he dicho que se han hecho oídos sordos a informes técnicos me estaba refiriendo más a estos años pasados. Yo, como creo que le dije la primera vez que vino, le deseo toda la suerte del mundo en su tarea. Creo, además, que cuenta con la ventaja de ser nueva en este cargo, pues creo que le va a dar cierta libertad y cierta fuerza para tomar decisiones respecto a cosas que a usted no le han afectado previamente; entonces, creo que está tomando una buena dirección en ese sentido.

Por terminar con el tema de la estación, nos ha explicado bien cómo se va a resolver el tema de los revestimientos, todo el tema de la parte rígida de la estructura, pero no creo que hayan sido simplemente unas fisuras milimétricas de las estructuras las que hayan producido ese pandeo, porque una estructura de hormigón perfectamente se puede mover centímetros, incluso las estructuras rígidas de revestimientos se hacen con holguras para que unos movimientos milimétricos no provoquen esos pandeos; imagino que ha sido un movimiento un poco más grande, ¿no?

Lo que no me ha quedado claro es cuál es la solución que van a adoptar respecto a lo que está produciendo ese movimiento de la bóveda. No sé si le he entendido que necesitan esperar al estudio geotécnico para ver cuál es la solución. Igual se me ha escapado, por lo que me gustaría que, si puede, explicase un poco mejor cuáles son las medidas que se van a tomar en concreto para la estación del Henares, para no salirnos del tema. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, y por el Grupo Parlamentario Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Muchas gracias. Muchas gracias por las explicaciones y las ilustraciones, aunque hay preguntas que, obviamente, no nos ha contestado. Respecto a lo último que ha dicho, querría que, si es posible, nos marcase un cronograma. El informe de 2018 que yo le comentaba, que hablaba de seis meses, con el que se van a abordar los problemas originales, los problemas madres como ha denominado usted, está en licitación; bueno, están preparando la documentación para que salga a licitación. ¿Nos puede facilitar un cronograma aproximado de cuándo se va a sacar la licitación, cuándo se va a cerrar y cuándo se van a empezar las obras? Entiendo que puede haber modificaciones semanales; por ejemplo: queremos que salga la segunda semana de marzo, pero, al final no, será en la tercera... Tener un cronograma, que además los responsables políticos que hoy están aquí también se lo podrían llevar, me parece, cuando menos, adecuado, y asumo que lo tienen que tener, porque le presupongo seriedad en el trabajo.

Yo sí que le quiero hacer una pregunta y es: con una visión técnica, no política –que eso también lo vamos a abordar ahora-, ¿esta estación y esta línea son reparables o no? Es decir, no sé si ese informe, que a ustedes les realizaron en 2019, propone una solución global para esto, si la están elaborando o si la piensan elaborar, pero yo creo que seguir con parches continuos, que sin duda hay que abordar, no cumple la función de cuál es el futuro de esta línea, de esta ampliación del tramo final de esa línea. Si hay algo que tengan avanzado en Metro me gustaría que nos informaran de ello; entiendo que no va a ser algo en términos definitivos, pero me podrían plantear cuál es el plan que tienen con esta línea para estos tres próximos años más allá de solucionar, obviamente, las emergencias de forma urgente.

Yo sí que creo que en esta estación no ha habido problemas con elementos decorativos, no nos llevemos a engaño, pero sin duda también creo que hay responsabilidades, responsabilidades políticas de las que en esta Asamblea -y porque somos parlamentarios- podemos hablar y debemos hablarlas; ¡es más!, un Gobierno con un nuevo equipo debería ser clarísimo en ellas, y lo digo un poco como táctica. También entiendo que hay responsabilidades civiles, que también nos interesaría conocer. Hay gente que firmó los proyectos y, ¡firmar proyectos tiene una responsabilidad muy grande!, porque te haces cargo de lo que sea. Por tanto, se lo volvemos a remitir y se lo trasladamos a los parlamentarios de los Grupos del Gobierno: ¿va a ver aquí o no una investigación interna? No estoy hablando de una investigación general, política, ¡si la política se llama Esperanza Aguirre!; estoy hablando de una investigación interna que depure las responsabilidades sobre lo que nos va costando por ahora, que son 22 millones y sigue sumando. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz don Juan Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Señor Vinagre, efectivamente el consejero es ingeniero de minas. Yo soy químico, bioquímico para ser más exactos, y si algún día requiere de una terapia génica no le recomiendo que recurra a mis servicios, ni siquiera por una terapia sustitutiva enzimática; treinta y cinco años sin ejercer le aseguro que me han quitado muchísimos conocimientos aunque no creo que los hubiese llegado a adquirir.

Una grieta en la escayola no implica que mi casa se vaya a caer, se lo digo como cosa conceptual, y también está anclado a la estructura; no soy arquitecto pero mi padre lo es y me convenció de ello. (*Rumores.*) Y cuando quieran me lo comentan a mí, en vez de hablar por lo bajo. Yo creo que están obviando ustedes que estamos en una nueva era, en un nuevo modelo de gestión, y que realmente se están haciendo las cosas de manera diferente. Efectivamente no hemos venido aquí a hablar de técnicos o de política, pero quizás estamos aquí porque los políticos no atendieron a los técnicos, y nosotros lo que queremos en este momento es solucionar problemas. Y ustedes les digo: ¿para qué se van a estudiar los informes técnicos?, ¿para qué?, ¡si es tontería! Si podemos hacer política de ficción, que es lo que nos gusta. En definitiva están ustedes hablando de que hay que hacerlo en la estación con informes sobre líneas, y nos han mezclado conceptos y nos han mezclado tramos; ¡vamos a ser serios! ¿Quieren hablar con la Dirección General de Infraestructuras? ¡Llámenlos! ¿Su problema es que venga el consejero? ¡Pidan una comparecencia en el Pleno! No puede delegar, ¡es así de simple! ¡no puede delegar! Pero no responsabilicen a la consejera delegada de Metro de una delegación que, por cierto, han aceptado ustedes.

Insisto en que estamos en una nueva era e insisto en que ahora mismo estamos arreglando la estación, y hoy estamos hablando de la estación, no del túnel. Y vuelvo a lo mismo, señora Sánchez, si de verdad quiere historia, hablemos de historia, y le ponemos responsabilidades políticas y técnicas, ¡las buscamos aquí!

Lo que le pido a la señora consejera delegada de Metro es que haga su trabajo, es decir, que siga mejorando Metro, que a nosotros lo que nos corresponde es buscar estas responsabilidades históricas. Le agradezco, como no puede ser de otra manera, toda la información que nos ha dado, exhaustiva como pocas veces la hemos visto en cualquier comisión, no solamente en esta, y en la siguiente me temo que vamos a tener que recuperar conceptos como el tercer principio de la dinámica de Newton, el de acción y reacción, para así ya entender el tema de supresión o la diferencia entre una estructura fija y una movable, pequeños detalles sin importancia antes de entrar, insisto, en políticas y ficciones. Y si quieren titulares, señor Vinagre, hable con el señor Ábalos, que se dé otro paseíto por el aeropuerto, y seguramente tendremos noticias para los próximos quince días. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señorías. A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora consejera delegada, por la explicación técnica sobre el efecto de la subpresión en la contrabóveda que entiendo que todos los diputados la han comprendido y entendido. Le deseo lo mejor en los informes que se saquen adelanten e, insisto, tiene nuestra máxima colaboración.

Señor Vinagre, como me ha hecho alusión -y ya sabía usted que yo iba a entrar como un toro-, si quiere que hablemos de política, nos ponemos a hablar de política, pero es cierto que lo que estamos tratando aquí es un tema importante. He estado veintidós años trabajando de ingeniero y tengo la suerte de estar representando ahora a los ciudadanos y de poder aportar ese conocimiento que tengo, con todo el gusto del mundo, y, sobre todo por colaborar, como bien decía el señor Rubio, para intentar buscar soluciones. Yo no tengo la varita mágica, por supuesto, hay un montón de cabezas pensantes y de neuronas por ahí que seguramente tendrán mejores soluciones que la de uno, pero, insisto, si entramos en política, dígame usted: ¿cuántos kilómetros hizo de metro el Partido Socialista durante la época de Leguina? ¡Hizo 1,2 kilómetros por año! O sea, se podía recorrer andando o a gatas todo lo que se hacía anualmente. ¡No vengamos con políticas! ¿Vamos a ver quién ha hecho más o quien ha hecho menos? Yo he hecho casi 200 kilómetros y tú has hecho 14 kilómetros durante casi diez años. No, ino se trata de eso! La señora consejera delegada ha venido a dar la cara, vamos a pedir ahora la comparecencia del señor Ábalos, que seguramente delegará en el director general de infraestructuras, para que nos explique a todos lo que no ha hecho en el plan de Cercanías durante el año 2019, que no he hecho nada, ¡pero nada! Y no me vengán con el túnel de la risa, ¡que me da la risa!, porque eso venía licitado de la época del Partido Popular. Por lo tanto, no vamos a entrar a ver quién ha hecho más, quién ha hecho menos, quién comparece aquí. ¡Vamos a intentar ayudar entre todos!, y, en la parte que nos toca a nosotros, ¡vamos a intentar buscar soluciones!

Está claro, señora Sánchez, que la estación y la línea de Metro ¡por supuesto que tienen que ver!, ¡isi es todo la misma unidad geológica y hay que dar una solución global! Pero una cosa es lo que está construido en superficie, que el nivel freático es mucho más bajo, que lo que es el túnel, que está a 45 metros de profundidad y donde hay problemas de solución, mientras que lo otro tiene problemas de empuje; son conceptos diferentes de presiones que además son inversas, unas interiores y otras exteriores.

El Sr. **PRESIDENTE**: Finalice, señoría.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Desde luego, yo tengo que agradecer a la señora consejera delegada que haya venido a dar la cara. Nada más. Estamos para lo que quiera. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Creo que le tomamos todos la palabra y vamos a intentar atenernos a las cuestiones del día. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, por un tiempo máximo de tres minutos, su portavoz, don Agustín Vinagre.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Señora Roldán, voy a preguntarle por algunas cuestiones a las que todavía no nos ha contestado. ¿Piensan hacer algo respecto a posibles

responsabilidades? ¿Van a abrir algún tipo de investigación en relación con la situación de la línea? Por otro lado, si una estructura no está calculada ni construida para soportar la presión del agua, como es el caso que nos ocupa, la normativa española y europea obliga a comprobar su estado límite último, ¿se ha hecho así?, ¿cuál ha sido el resultado? Dicen que no hay daños estructurales pero lo cierto es que el proyecto de Fhecor habla de reparación de daño estructural; no entiendo muy bien esta discordancia.

Usted ha hablado de la situación que es consecuencia final de la tipología del suelo, y, claro, es el mismo suelo que recorre el túnel, es el mismo suelo que hay en otras estaciones, ¿cuál es la situación general de la línea? Se lo digo por una cuestión, y es que me gustaría saber si le consta que hoy se haya puesto la vía a baja velocidad entre las estaciones de Jarama y Henares, como consecuencia de la presencia de agua a presión baja que genera, por tanto, inestabilidad, si eso es cierto y si ese es un estado óptimo de las instalaciones. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, en turno final de dúplica, tiene la palabra la señora consejera delegada de Metro, doña Silvia Roldán, por un tiempo máximo de cinco minutos.

La Sra. **CONSEJERA DELEGADA DE METRO DE MADRID S.A.** (Roldán Fernández): Vamos a ver, por aclarar, los trabajos se van a acometer de manera inminente, como estaba diciendo, por parte de Metro de Madrid; y cuando digo inminente es porque la parte de emergencia, si no la estoy firmando hoy ya, es porque no estoy allí para poder firmarla, pero la realidad es que se van a acometer estos trabajos de manera inminente y, como le digo, estos trabajos van a venir a resolver la situación, es decir, vienen a solucionar las conclusiones emitidas por el informe de TYPSA. ¿De acuerdo? Y, en paralelo, se va a proceder a acometer las actuaciones del proyecto licitado por parte de la Dirección General de Infraestructuras que buscan una solución técnica a lo que produce o a lo que vienen produciendo todas estas patologías que están sucediendo en la estación Hospital del Henares. El proyecto ha sido redactado por parte de la Dirección General de Infraestructuras, realizando un estudio detallado, proponiendo varias soluciones, de entre las cuales se escoge una, y se entiende que viene a solucionar, o a poner una solución definitiva a esta problemática de subpresión que sufre la estación.

Indican que no comprenden que digamos que no hay daños estructurales y, sin embargo, este proyecto viene a solucionar los problemas estructurales. Miren, el informe de TYPSA indica que hoy –hoy- no existen daños estructurales; es decir, hoy, cuando se decide por parte de Metro de Madrid cerrar la estación, se decide acometer el cierre por una serie de defectos funcionales, pero no existen daños estructurales. Eso no es óbice para que exista un problema, para que la Dirección General de Infraestructuras acometa la redacción de un proyecto para solucionar, como les digo, el problema madre que está generando estas situaciones y estas patologías que nos están surgiendo, y es la razón por la que desarrollan este proyecto constructivo. Entonces, yo creo que una cosa es la situación a día de hoy y otra cosa es solucionar el problema origen que nos está dando la problemática que estamos teniendo hoy, o que estamos teniendo, como le digo, en las labores de

mantenimiento que Metro de Madrid acomete. Metro de Madrid es absolutamente responsable con las decisiones que tome.

Mire, yo soy técnico y, desde el punto de vista de la seguridad, tengo encima el defecto o la virtud –no lo sé– de que encima vengo del mundo ferroviario donde la seguridad la tenemos inculcada en la sangre de una manera casi grabada a fuego. Entonces, a mí no me tiembla la mano por tomar una decisión que pueda causar un perjuicio pero que va en aras de la seguridad. Esa es la razón por la que, efectivamente, yo conozco que se ponen unas limitaciones temporales de velocidad, como se indica a través de unos faroles, y considero que, por encima de todo, prima la seguridad. Cuando los técnicos hablan de que existe cualquier acumulación de agua o cualquier situación que nos lleva a poner una limitación temporal de velocidad, a mí no me tiembla la mano al tomar esa decisión, porque creo que es lo que se me exige y lo que yo tengo que hacer como responsable de Metro de Madrid! Eso no es óbice para que, acto seguido, se busquen las soluciones para que no se vuelva a producir esa situación. O sea, esto es así, una cosa no quita la otra: que actuemos de manera diligente, primando la seguridad, no significa que no trabajemos de manera también diligente en intentar encontrar las soluciones para que no se vuelvan a repetir estos problemas.

A mí me encantaría darles explicaciones técnicas de lo que sucede en la globalidad de la línea 7B, me encantaría poder explicarles todos los informes a los que ustedes están haciendo referencia, históricos, de hace quince años, pero tengo también la deformación profesional de hacerme un estudio detallado técnico de cada uno de los problemas que acontecen y les puedo asegurar que he preparado para esta comparecencia toda la problemática del Hospital del Henares; si hubiera sabido que íbamos a hablar de la globalidad de la línea, yo no hubiera tenido ningún problema en preparar un estudio pormenorizado que les pudiera dar detalles exactos de lo que me están preguntando.

Dicho lo cual, yo creo que estamos actuando con toda la celeridad y, como le digo, en todo momento, es una medida preventiva desde el punto de vista de la seguridad. Como les digo, desde el punto de vista ferroviario, para nosotros lo principal es la seguridad y, en el momento en el que tenemos cualquier indicador o cualquier situación en la que por medio preventivo vemos que algo se puede salir de nuestros parámetros de seguridad, acometemos esta decisión, siendo absolutamente conscientes del perjuicio que causamos a los ciudadanos, que sentimos enormemente, claro. Yo no tomo una decisión, se lo puedo asegurar, por hacer mal sino porque creo que es la correcta y que es como debemos actuar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Roldán, por su comparecencia. A continuación damos paso al tercer punto del orden del día... (La Sra. **ACÍN CARRERA**: *Perdón. ¿Podemos hacer un descanso?*) Sí, dos minutos.

*(Se suspende la sesión a las 11 horas y 50 minutos).*

*(Se reanuda la sesión a las 12 horas).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con el siguiente punto del orden del día.

**C-186/2020 RGE.2705. Comparecencia del Sr. D. Fernando Romero Castro, Concejal Delegado de Desarrollo Económico, Empleo y Comercio y Transporte del Ayuntamiento de Coslada, a petición del Grupo Parlamentario Más Madrid, al objeto de informar sobre situación de la movilidad y el transporte público en dicha localidad. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Ruego que tome asiento don Fernando Romero Castro. (*Pausa.*) Bienvenido. Tiene usted un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **CONCEJAL DELEGADO DE DESARROLLO ECONÓMICO, EMPLEO, COMERCIO Y TRANSPORTE DEL AYUNTAMIENTO DE COSLADA** (Romero Castro): Muchas gracias a todos y a todas. Señorías, lo primero que quiero hacer es agradecer a la diputada María Acín la invitación a esta Comisión y, por lo tanto, por tener la oportunidad de dirigirme a ustedes para hablar de la situación que actualmente atraviesa Coslada en materia de transporte y movilidad, aunque a nadie se le escapa en esta sala que mi comparecencia hoy aquí también está relacionada con el tramo de la línea 7 de Metro a su paso por Coslada, del que acabamos de hablar.

Se pueden imaginar que este tema se ha convertido en la noticia de la semana, no solo por el cierre en sí, ya que es uno de los muchos más que se han producido en la última década, sino por las formas en las que este se ha producido. Además, este tema vuelve a poner la cuestión del transporte en Coslada sobre la mesa y de él hay que hablar sin duda. Sin embargo, al preparar la comparecencia me preocupaba que esta se convirtiera en un capítulo más del proceso de dimes y diretes públicos al que algunos políticos nos tienen acostumbrados, por lo que al menos voy a intentar que lleguemos a algunas ideas comunes que nos permitan desbloquear y avanzar en materia de transporte y movilidad.

Para quien no lo sepa, llevo muy poco tiempo en un cargo público, no llega al año, y sigo teniendo confianza en la colaboración entre instituciones, en que esta pueda servir para mejorar la vida de la gente; sé que es algo difícil pero no imposible, y en ese empeño estamos. Con esa intención preparamos en su día la reunión institucional que mantuvimos el pasado día 3 el alcalde de Coslada y yo mismo con el señor Garrido y parte de su equipo, entre ellos, la consejera de Metro y el gerente del Consorcio. Fuimos a proponerle un conjunto de medidas para la mejora del transporte y la movilidad. No habíamos ido a la prensa ni fuimos a redes sociales; fuimos a la Consejería de Transporte a buscar colaboración. No fuimos con exigencias ni con ultimátum; lo que hicimos fue pedir Mesas de Trabajo conjuntas entre ayuntamiento y Consejería, y con el mismo espíritu y voluntad de colaboración estoy aquí.

Lo primero que me gustaría es que tuvieran en cuenta el contexto geográfico al hablar de Coslada. Hay que tener en cuenta su particular situación geográfica; si miran este mapa que les muestro del término municipal de Madrid, la zona azul corresponde al término municipal de Coslada. Simplemente de manera visual podemos entender que Coslada, por su situación geográfica, opera en algunos sentidos mucho más como un distrito de Madrid que como un municipio independiente. Veinte minutos podría tardar un autobús que usara un carril Bus VAO desde el centro de Coslada hasta la fuente de Cibeles, o cuarenta minutos tardaría un ciclista desde nuestro ayuntamiento hasta el Parque del Retiro; el problema es que no existe esa conexión Bus VAO ni existe ese carril bici, ni existe casi ningún otro mecanismo que convierta esa cercanía geográfica en una cercanía real para sus habitantes. No tenemos bus nocturno que llegue a Cibeles o desde Avenida de América hasta Coslada. Mucha gente de Coslada tiene su trabajo y parte de su ocio en Madrid, y pasa lo mismo al revés, muchos habitantes de Madrid trabajan en los polígonos industriales de Coslada, pero no hay lanzaderas entre los Cercanías y los polígonos industriales. Como sale más caro ir de Atocha a Coslada, que son seis paradas, que de Vicalvaro a Príncipe Pío, que son nueve paradas, la gente opta por coger el vehículo particular, el coche.

No tenemos las ventajas de la conexión con Madrid pero sí las desventajas, como la contaminación de la gran ciudad. Los cosladeños sufrimos una contaminación que no generamos y que hay que combatir haciendo uso de competencias que no tenemos como ayuntamiento. A la polución que se genera en Madrid y que nos llega a Coslada se une la de las infraestructuras que nos rodean y las del tráfico generado por la falta de un transporte público de calidad. Todo esto hace que la contaminación en Coslada esté entre las peores de toda la Comunidad de Madrid, incluso por encima de muchos distritos de la capital. El problema es que los Gobiernos regionales en los últimos lustros se han olvidado de Coslada; hasta el punto de excluirla de la zona tarifaria A o de no conectar sus carriles bici. Sí se han acordado de poner autobuses exprés, por ejemplo, entre Pozuelo y Moncloa para dar servicio a una universidad privada, pero no un servicio exprés entre Coslada y el aeropuerto, que está a solo cinco kilómetros. Necesitamos urgentemente un Gobierno regional que deje de desentenderse de Coslada.

¿Qué planteamos exactamente en esa reunión? ¿Cómo arreglábamos esta situación? En la reunión con el consejero, el señor Garrido, planteábamos una serie de propuestas, que ahora detallaré, en materia de transportes que podrían ayudar, entre otras cosas, a mejorar la movilidad, a reducir la contaminación, a dinamizar el mercado de trabajo y a mejorar también la accesibilidad del transporte. Incluyo específicamente la cuestión del empleo por la importancia del sector logístico en el empleo de la zona; Coslada, por su posición geográfica, se ha convertido en el quinto operador logístico del sur de Europa. Su cercanía al aeropuerto, a los polígonos industriales, al CTC y al puerto seco hace que las infraestructuras y el transporte público sean de vital importancia para mantener e impulsar el sector y, a la vez, mejorar los datos de empleo.

Para el estudio y evaluación de todas esas medidas que habíamos propuesto, solicitábamos la creación de esa Mesa de Trabajo conjunta para hablar, entre otras cosas, de la inclusión de Coslada en la zona tarifaria A -este que les muestro es el documento de propuesta que remitimos a la

Consejería- que permitiría, entre otras cosas, que muchos habitantes, tanto de Madrid como de la zona, no pensasen en utilizar el transporte particular y se decidiesen más por el transporte público, además de combatir eficientemente uno de los graves problemas que tenemos, que es el de la contaminación.

Pedíamos conexiones de las redes de carril bici entre Coslada y la Comunidad de Madrid. Las redes están hechas y las inversiones son mínimas; Coslada tiene su red y la Comunidad de Madrid también, se trata simplemente de enlazarlas. Un coste muy pequeño y un plazo de ejecución relativamente rápido. Pedíamos que se replanteasen las paradas o los enlaces del carril Bus VAO -que ya se ha aprobado y que va desde Alcalá hasta Madrid- a su paso por Coslada ya que actualmente no hay nada previsto en el cruce entre la M-22 y la A-2, lo cual facilitaría un acceso privilegiado a la zona del polígono, al CTC entre otros, y al casco histórico de Coslada.

Solicitábamos la creación de autobuses lanzaderas entre Cercanías y los polígonos industriales y una conexión real y rápida entre el transporte público de Coslada y el Aeropuerto de Barajas. Muchos de nuestros vecinos trabajan en el aeropuerto y, a pesar de que hay apenas cinco kilómetros hasta allí, el transporte público existente es muy deficiente. Esta medida también facilitaría el día a día, mejoraría la calidad del aire y tendría un efecto muy importante sobre el empleo de la zona. Solicitamos también la reordenación de las líneas de autobuses porque nos encontramos con que el actual diseño es muy antiguo y no se corresponde con las necesidades actuales. Son más autobuses que pasan por Coslada que autobuses que den servicio a Coslada.

Pedíamos también soluciones para el tráfico de camiones que actualmente atraviesan el casco urbano. Pedíamos soluciones y la reconfiguración del tráfico de autobuses nocturnos, así como la inclusión de Coslada en el programa de paradas a demanda para mujeres y menores. Pedíamos una parada estable para el tren Civis en Coslada. Es paradójico que Coslada no tenga una parada estable de este servicio cuando el tren pasa físicamente y no hay ninguna otra alternativa de comunicación directa con el norte de la capital. Esta medida no solamente beneficiaría a los ciudadanos de Coslada sino también a los de San Fernando, dando servicio a unas 120.000 personas.

Solicitábamos mejoras de la accesibilidad y, por supuesto, pedimos una solución definitiva a los continuos y constantes problemas de la línea 7 de metro, que reducen notablemente su funcionalidad. Para el estudio y análisis de todas estas propuestas, solicitamos la creación de mesas de trabajo conjuntas; de las más de diez propuestas que hicimos, según los medios –y digo según los medios porque no tenemos constancia real-, la consejería estaba dispuesta a establecer una mesa de trabajo para tratar una de las propuestas: la reordenación de las líneas urbanas. Agradezco al gerente del Consorcio su disponibilidad a tratar este tema y, evidentemente, le tomamos la palabra, convocaremos esa mesa de trabajo y empezamos a trabajar en ella, pero es evidente que la movilidad y el transporte tienen que ser tratados de una forma global, no nos podemos quedar solamente en estudiar la reordenación de las líneas. Que el Civis pare o no en Coslada incide directamente en el resto de transportes públicos. Esto es algo que todos entendemos, por lo que volvemos a solicitar

desde aquí la creación de mesas de trabajo para tratar conjuntamente todos estos problemas que hemos expuesto.

Y ahora, señoría, tengo que hablarles también de la cuestión del metro, de la línea 7 a su paso por Coslada. Miren, en esta cuestión hay dos enfoques a tener en cuenta, los dos relevantes. El primero tiene que ver con la funcionalidad de la línea. Hay datos que todos sabemos de memoria, se han repetido en mil debates: el número de cierres, los millones de euros invertidos, las decenas de edificios afectados... No voy a entrar en ellos, y menos después de la comparecencia previa, ¿no? Creo que todo esto, se reconozca o no, lo sabemos todos; me refiero al desastre que ha supuesto el diseño o construcción de esta línea. La cuestión, como también se ha planteado en la comparecencia anterior, es qué hacemos a partir de ahora. La factura sigue y sigue subiendo. ¿En algún momento ponemos freno a este disparate? Yo entiendo las implicaciones políticas de reconocer un horror que ya llevan sostenido doce años, pero en algún momento tenemos que dejar de pensar en riesgos o beneficios políticos y poner el futuro de la línea 7 en manos de los técnicos. En este sentido, es de agradecer que esa responsabilidad la asuma un técnico como la gerente de Metro, que ha intervenido anteriormente. Tuvimos una reunión previa con ella y, al menos desde mi punto de vista, es una garantía que decidan los técnicos y no los políticos en este tipo de cosas.

La decisión política de Esperanza Aguirre en busca de una victoria electoral nos metió en este desastre, pero la decisión política de sus sucesores de negarse a reconocerse el error de Aguirre ha prolongado y profundizado el problema. Igual ha llegado el momento de dejar de tomar decisiones basadas en cálculos políticos. Ha llegado el momento de ser totalmente transparentes y tratar de intentar confundir, por no decir engañar, a la ciudadanía, entre otras cosas porque al menos en este asunto la batalla por la credibilidad la tienen más que perdida; se lo puedo garantizar yo y cualquier ciudadano de Coslada o de San Fernando.

En este sentido, le voy a hacer algunas preguntas: ¿Cómo quieren que les creamos si salimos de la reunión con el señor Garrido en la que le pedíamos que nos informase con antelación de cualquier anomalía o incidencia en los servicios de transporte público y no se nos informa absolutamente de nada, y, en menos de 48 horas se cierra la línea 7 del metro con nocturnidad, informando al ayuntamiento después de anunciarlo en las redes sociales? Esto no solamente ocurrió con el ayuntamiento, ocurrió también con los propios trabajadores de la línea. ¿Cómo quieren que les creamos si, en diciembre de 2019, el señor Garrido anuncia que la consejería inicia un estudio y análisis geotécnico de la zona, con un carácter fundamentalmente preventivo, y nos desayunamos esta misma semana con que la misma consejería informa de la tramitación de urgencia del servicio de diagnóstico y seguimiento geotécnico motivado por un grave riesgo estructural derivado de los movimientos del terreno? ¿O cómo quieren que les creamos si el pasado viernes nos reunimos con la consejera delegada de Metro y también motiva la decisión del cierre en informes previos que no reconocen problemas estructurales más allá de problemas y desprendimientos menores? ¿O cómo quieren que les creamos si después de estas dos reuniones que he mencionado en ninguna de ellas se nos informara de la existencia de denuncias de los trabajadores a la Inspección de Trabajo, muy

preocupados por su seguridad física? No se informa en ningún caso que la Inspección de Trabajo ha clausurado distintos puestos de atención, aseos de mujeres...

El Sr. **PRESIDENTE**: Finalice, por favor.

El Sr. **CONCEJAL DELEGADO DE DESARROLLO ECONÓMICO, EMPLEO, COMERCIO Y TRANSPORTE DEL AYUNTAMIENTO DE COSLADA** (Romero Castro): Para finalizar, porque es algo también importante, permítanme hablar de las frecuencias de los servicios alternativos habilitados. Les he transmitido personalmente las múltiples quejas de los ciudadanos en el sentido de que el servicio alternativo, que se ha puesto de línea de metro, tiene unas frecuencias entre 15 y 20 minutos; esto lo hemos transmitido tanto las quejas como la necesidad de llegar...

El Sr. **PRESIDENTE**: Finalice, señoría, porque tiene luego un segundo de intervención de otros diez minutos.

El Sr. **CONCEJAL DELEGADO DE DESARROLLO ECONÓMICO, EMPLEO, COMERCIO Y TRANSPORTE DEL AYUNTAMIENTO DE COSLADA** (Romero Castro): Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. Seguidamente se abre un turno para los representantes de los Grupos Parlamentarios, interviniendo de menor a mayor, al objeto de fijar posición o al exclusivo objeto de pedir aclaraciones sobre lo informado, por un tiempo máximo de diez minutos. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos-Izquierda Unida-Madrid en Pie tiene la palabra su portavoz, señora Sánchez Maroto.

La Sra. **SÁNCHEZ MAROTO**: Gracias, señor presidente. En primer lugar, agradecer al señor Romero Castro su presencia aquí y lo que nos ha contado. En segundo lugar, simplemente estar de acuerdo con usted en las necesidades, que desafortunadamente no son solamente en Coslada, pero que en este momento están incidiendo allí de una manera muy especial. Creemos que es un muy buen enfoque buscar esa colaboración entre instituciones, de la que hablamos mucho, pero a veces encontramos poco, porque todos estos problemas son imposibles de cubrir desde un ayuntamiento.

En la comparecencia del señor Garrido aquí con nosotros, así como las de diferentes personas de su consejerías, se ha hablado mucho de intermodalidad, que es una de las cosas que creo que está usted reclamando; ese ajuste entre autobuses, el propio Cercanías, etcétera, que, bueno, se ha declarado por lo menos como un objetivo, y esperamos que les respondan, porque, obviamente, no sirve de nada una sola de las cosas, más cuando las poblaciones ya son tan amplias como en su caso.

En esta Asamblea se ha hecho una apuesta por el transporte público aprobando medidas, declarando la emergencia climática, y uno de los puntos fundamentales para acometerla es precisamente ese fomento del transporte público, pero, si el transporte no es acorde con la población, con el crecimiento de las propias ciudades, como es el caso de su municipio, poco estamos haciendo, porque, como muy bien decía usted, la gente acaba cogiendo el coche puesto que los trayectos de

diez minutos se acaban convirtiendo en una hora y media, lo que creo que es una de las cuestiones que nos plantea.

También ayer tuvimos una comparecencia sobre el plan industrial, sabiendo que Coslada tiene un papel fundamental en toda esa parte de nuestra Comunidad, que además va a salir al corredor mediterráneo donde, de hecho, con Arganda y con otras poblaciones cercanas ha sufrido una desindustrialización bastante grande en la última época, y siendo uno de los centros logísticos por excelencia de la Comunidad de Madrid, creemos que es muy importante porque no afecta solo a la movilidad de las personas, que también, sino a la propia reindustrialización que necesitan zonas – como es su caso- de forma urgente en nuestra Comunidad. Por lo tanto, puede contar con el apoyo de nuestro Grupo Parlamentario con respecto a las cosas que ha comentado porque creemos que es algo en lo que, de hecho, deberíamos ponernos de acuerdo todos en la Asamblea de Madrid por la cuenta que nos trae.

Teniendo en cuenta que las preocupaciones medioambientales también se han puesto como objetivo, esas cuestiones que nos comentaba sobre el carril bici, que parece que luego se queda ahí como algo olvidado y algo menor, tampoco requieren de un gran esfuerzo pero sí que son bastante importantes. Y, con respecto al carril Bus VAO, también compartimos lo que ha dicho.

Respecto a la reordenación de las líneas de autobuses, nosotros pensamos que forma parte de ese no tocar las cosas; las poblaciones crecen y al final tenemos cosas que no es que sean insuficientes sino incluso inútiles a veces.

Muy importante lo de los buses nocturnos, que he de confesar que desconocía, y que nos parece una carencia que debería ser puesta en conocimiento y resolverse porque tampoco entendemos que esté desconectado de esta manera por parte del Consorcio de Transportes.

No hay nada mejor que plantear Mesas de Trabajo pero, como antes comentábamos, debido al poco tiempo que se tiene para abordar tantos problemas, qué mejor que, cuando se hace una Mesa de Trabajo, sea para resolver el mayor número posible de problemas de una sentada, nunca mejor dicho, en aras de eso que se llama eficiencia y que, desde luego, creo que aquí sería totalmente de aplicación. Por lo tanto, por parte de nuestro Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-Izquierda Unida puede contar con nuestro apoyo para presionar o remar a favor de que todos esos problemas sean resueltos a poder ser de la manera más conjunta, porque, además, es verdad lo que usted decía de que, al final, la movilidad, si cogemos una cosa y otra cosa, es integral, y todos estos problemas tienen una resolución que si se da un par de pasitos para atrás y se coge la perspectiva correcta, uno se da cuenta de que están todos bastante relacionados.

Por nuestra parte, queremos mostrarle todo el apoyo que le podamos dar y ojalá fuera solamente Coslada, porque desafortunadamente hay muchas cosas que hacer en muchos sitios, pero, ya que está usted aquí, le queremos mostrar nuestra solidaridad y nuestro apoyo en lo que podamos ayudar. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Vox en Madrid, tiene la palabra su portavoz, don Javier Pérez Gallardo.

El Sr. **PÉREZ GALLARDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor concejal, por venir hoy aquí a mostrarnos la situación del transporte público de su municipio, de Coslada. Como punto previo, quería señalar dos cosas, en función de lo que nos ha contado hoy aquí. En primer lugar, es que los ayuntamientos tienen competencias directas sobre el transporte, en concreto en los ayuntamientos de Coslada se especifica claramente. Hoy ha hecho usted aquí unas peticiones a la Comunidad de Madrid que me parecen lícitas, buenas y que creo que además deberían ser atendidas, pero también el propio ayuntamiento tiene responsabilidades principales frente a esto. En segundo lugar, quería hacer alusión a un comentario que ha hecho usted sobre la contaminación de Coslada, y es que precisamente los medidores que tienen están en el polígono industrial, no en el centro de la ciudad; creo que también son datos que hay que tener en cuenta y que, si no se ven en su contexto, pueden dar lugar a confusiones.

Quería trasladarle en nombre de los dos concejales del Grupo municipal de Vox un agradecimiento por su trabajo. Ellos mismo me han expuesto que tienen buena comunicación con usted y además reconocen que está haciendo una buena labor en cuanto a la comunicación con la Comunidad de Madrid, porque es verdad que, aunque los ayuntamientos tengan competencias propias, en Madrid tenemos un Consorcio al cual muchos ayuntamientos se adscriben y ceden competencias y hay que trabajar coordinados.

Antes de pasar a lo propio de la Comunidad, quería dar un apunte sobre las líneas urbanas que tienen ustedes en Coslada. Estas líneas, ya se ha dicho en algún Pleno también del Ayuntamiento de Coslada que tienen poco uso o poca demanda y, por la información que me llega, es, porque igual están mal planteadas o porque funcionan mal. Creo que una buena conexión, no solamente de Coslada con otros municipios o principalmente con la capital de Madrid sino propiamente con Coslada, es importante; además, tenéis un centro de transportes y un polígono muy importante, con muchos comercios, con muchas empresas y en el que, desafortunadamente, parece que hay un pequeño receso. Es verdad que ustedes hace poco hablaron de ello, de que venía Amazon, porque hay algún proyecto al respecto, incluso el alcalde ha ido a buscar fondos europeos y espero que encuentren un proyecto bueno y que pueda salir una mejora para reestructurar todo el transporte público de vuestro municipio.

Quiero mostrarle, como han hecho los concejales de Vox, nuestro apoyo en esto, porque creemos que es importante que apuesten por el empleo y por seguir mejorando ese polígono que requiere de una mayor conexión con el ayuntamiento o, como usted bien ha indicado, con el aeropuerto, y no solamente el polígono sino también el puerto seco que tienen en Coslada, que parece que ya se ha quedado un poco pequeño para las dimensiones de Madrid, porque puede ser que haya proyectos en otros municipios que puedan afectarlos. Yo os invito a apostar por eso y a ayudar desde la corporación municipal.

Queremos sumarnos a las peticiones que le ha hecho hoy a la Comunidad de Madrid, Coslada, como bien ha dicho, está en una zona geográfica que se debería tratar con especial mimo, pero, para ser sinceros, creo que también algo hacen; es decir, la EMT también llega a Coslada más o menos, no llega a entrar pero tienen el servicio especial que une la parte de Cañaveral con Alsacia. Es verdad que son proyectos fáciles, usted lo ha dicho hoy, está muy cerca del Wanda, a escasos kilómetros, están cerca del aeropuerto y ahora de todo el proyecto del Bus VAO, y yo le agradezco la colaboración de su municipio con la Comunidad de Madrid.

Como usted sabe, en Vox apostamos por un modelo de Estado central donde los municipios cojan más competencias, y más competencias significa tener más presupuesto, porque, al final, son los municipios los encargados de realizar las principales tareas de cara a los vecinos. Justo hay temas, como puede ser la gestión de residuos o -el de hoy- el transporte, que tiene mucho más sentido que estén coordinados a nivel regional o a nivel provincial, porque es absurdo pensar solamente en modelos municipales de transporte; por eso, consideramos que es totalmente lícita y buena su posición de pedir a la Comunidad de Madrid esta coordinación y nos consta que, por lo menos, parece que la hay.

Por último, por no repetir lo que ha comentado algún portavoz, porque creo que lo van a seguir comentando, ya que realmente las demandas que está usted realizando son sencillas, son buenas, creo que pueden ser factibles perfectamente y, además -usted lo ha dicho-, en un tiempo razonable, en esta legislatura, pero quiero insistir en que ustedes con sus líneas urbanas pueden hacer también mucho. Coslada no es un municipio que simplemente requiera líneas interurbanas que la conecten con otros municipios sino que en Coslada necesitan también alguna red urbana propia que conecte bien los distintos centros de su municipio. Apuesten por apoyar a las empresas que tienen para que no salgan a otros centros, como puede ser San Fernando.

Luego, respecto a lo que afecta a Metro, desde aquí, desde Vox, vamos también a seguir el tema, como están haciendo el resto de los Grupos Parlamentarios, porque es un tema importante, como se ha visto en la anterior comparecencia, que no es la primera que tenemos ni será la última, ya digo que en este periodo de sesiones, ni mucho menos en la legislatura. Hay un servicio de transportes y también le pido que, si ve que no funciona o que es escaso, lo comuniquen e insistan también a la Comunidad de Madrid en ese sentido, porque no es -como ha comentado antes en su anterior comparecencia la portavoz de Más Madrid- que sirva para unir con algún otro barrio sino que une con el hospital, y esta es una necesidad importante del municipio. Poco más que decir.

Luego, en cuanto el transporte público, también hay que decir sobre Coslada, porque tiene mucho que ver con la Red de Carreteras, por cómo está -usted lo ha dicho- rodeado de carreteras estratégicas buenas, que sin embargo, los accesos no son buenos o son escasos o incluso inexistentes. Entonces, también es otra de las cosas que habría que coordinar y le invito, dado que es usted el responsable en el Ayuntamiento, a que siga. Poco más. Aquí no tengo ninguna promesa que hacerle, porque yo soy oposición; así que poco más le puedo aportar. Simplemente quiero decirle, nuevamente, que por lo que los concejales de Vox en ese municipio me hacen llegar -y me consta- en

esta materia, tiene su apoyo y puede contar con ellos; incluso uno de ellos es experto en transportes y sabe bastante del tema. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Más Madrid, tiene la palabra su portavoz, doña María Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Yo voy a ser más breve. Lo primero, muchísimas gracias, señor Romero, por acudir a esta Comisión y trasladarnos de forma directa las demandas de un municipio de cerca de 80.000 habitantes, porque sobre el transporte, y en tanto que la Comunidad de Madrid tiene esta competencia, a mí me parece interesante que utilicemos también las Comisiones de la Asamblea de Madrid para dar espacio a los municipios y para que nos hagan llegar de forma coordinada a todos los Grupos Parlamentarios las problemáticas; es decir, que se abra un poco ese marco, no tanto en términos de partido o de posición política sino como demandas municipales.

Por un lado, nos hacemos cargo de alguno de los elementos que usted ha nombrado, como la inclusión de Coslada en la zona tarifaria A, y también le damos mucha importancia a todo el paquete de actuaciones referentes a los autobuses interurbanos en los cuales desde esta Comisión creo que podremos trabajar: líneas de autobuses lanzadera entre Coslada y el aeropuerto, dado que son muchos los vecinos que ahí trabajan y, además, es una problemática compartida con otros municipios como, por ejemplo, Paracuellos, que están a una distancia mínima, pero para los que es difícil llegar a él a no ser que sea con el coche. Compartimos la necesidad -la señora portavoz de Unidas Podemos ya lo comentaba y ayer se habló bastante; bueno, se intentó hablar bastante- del plan de regeneración industrial y queremos hablar de cómo, al final, los polígonos industriales están desconectados, en términos de movilidad, de los municipios.

Sí creemos en la propuesta de paradas a demanda que, como bien sabe, fue una propuesta que hicimos en esta Comisión el año pasado y nos parecería interesante que, o se incluya en el piloto o, una vez que haya acabado este piloto y se evalúe, si es que se establece esto ya de forma constante, Coslada pudiera ser incluida. Igualmente, sobre el tema de la cabecera de los nocturnos, que el año pasado trabajamos en esta Comisión mucho, sobre todo en lo referente a Leganés y a Fuenlabrada, hay que abordar también la problemática en Coslada, porque al final da un servicio, no solo de ocio sino también a los trabajadores en esos horarios, que es imprescindible.

Recogemos también todo el elemento de la ruta ciclista entre Coslada y San Blas; creemos que al final es la Comunidad de Madrid la que tiene que hacer el proyecto técnico correspondiente a este itinerario, además de conectar de forma segura bici y peatón en esta zona. Estamos hablando de que estas dos zonas de Coslada y Madrid están separadas por 2 kilómetros; si vamos cada vez más a una movilidad más sostenible y con fomentos de intermodalidad, no generar trazados seguros y viables entre espacios tan pequeños, nos parece preocupante.

Le quería preguntar, por último, con respecto al tema de la estación de Hospital del Henares, si sabe –o si usted ha hecho una propuesta o si, al revés, ha sido la Comunidad la que les ha hecho una propuesta a los municipios- cómo se va a trabajar en lo que está por venir, es decir, sobre

las obras que vienen por delante; si se ha establecido algún método de comunicación estable, algún espacio de Mesa de Trabajo; qué tipo de método van a tener, si es que la Comunidad les ha propuesto alguno, dado que parece que vamos hacia una intervención no menor en la estación de Hospital del Henares y que tiene una afectación directa en el municipio. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra su portavoz, don Juan Rubio Ruiz.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señor presidente. Gracias, señor Romero, por su comparecencia; bienvenido. Señor Romero y señora Acín, yo les rogaría, por respeto a esta Comisión que cuando quieran una rueda de prensa, convoquen a los medios y no nos llamen a nosotros. En un principio, lo había dudado y pensaba que era un tema de amparo, pero cuando el señor Romero ha confirmado que había sido recibido tanto por el Consorcio como por la consejera delegada de Metro, me ha quitado esa pequeña ilusión, esa pequeña luz que tenía.

Vamos a ver, señor Romero, usted y yo hemos coincidido hace poco y usted puso cara sorprendida cuando yo dije que yo hablaba en nombre del Grupo Parlamentario y no del Gobierno, y ahora entiendo el por qué: usted confunde Legislativo con Ejecutivo. Esperaba que la señora Acín no lo hiciese pero, en fin, no es así. No entiendo por qué tienen que venir aquí los 179 municipios a contarnos cada uno de sus problemas, cuando lo pueden resolver de Ejecutivo a Ejecutivo. Yo entiendo que venga un Grupo de la oposición a contarnos a nosotros algo que quiera reclamar y que el Gobierno municipal no quiere hacer, pero no entiendo esta postura. ¡Se lo prometo! Por eso insisto en que es mejor convocar a los medios.

Pero, si quiere hablar de cada una de las partes, yo se lo digo: en cuanto a zona tarifaria, nosotros, que trabajamos como Comunidad con 179 municipios, no con uno; hablamos en general, vemos todo en general... Usted mismo ha dicho que la movilidad hay que verla como algo global. ¡Así la vemos nosotros! ¿Se imagina que hiciésemos una solución para Coslada, otra para San Fernando, otra para Pozuelo, otra para...? ¡Sería la locura! Aparte de que necesitaríamos -¿cuánto?- 400.000 autobuses, 3.000 trenes, ino lo sé! De verdad que me sorprende mucho esta comparecencia.

Pero yo le voy a dar respuesta absolutamente a todo, sin ningún problema. Sobre el cambio de zona tarifaria, se lo explicó el otro día Luis Miguel Martínez Palencia: la Comunidad de Madrid financia el 66 por ciento de los costes de todo el transporte; si empezamos a cambiar zonas tarifarias, si empezamos a subir al 75, bueno, ya llegaríamos al modelo que ustedes quieren, de brearnos a impuestos a todos y con eso pagaríamos el transporte. Pero, a diferencia de los modelos que ustedes plantean, nosotros queremos armonización, a ser posible de riqueza, no armonización de pobreza, que es lo que ustedes nos están planteando.

Contaminación. Un pequeño detalle se le ha olvidado: tienen el aeropuerto al lado. Yo creo que algo influirá, ¿no? Sigo pensando que quizá, como los aviones utilizan motores de combustión, que el mayor porcentaje de contaminación de la Comunidad de Madrid lo tengan cerca del aeropuerto tiene una explicación bastante razonable.

Redes y carril bici; isin ningún problema! Hable con la Consejería, que es lo que tiene que hacer. En cuanto a replantear enlaces Bus VAO; ahí lo tiene más fácil, iel señor Ábalos! ¡Mucho más sencillo! Buses lanzadera con polígonos y reordenación de líneas: 81.000 habitantes, competencia de la movilidad urbana propia del Ayuntamiento. Es decir, entiendo –corríjame si me equivoco- que ustedes tienen firmado un convenio con el Consorcio al respecto. Ese convenio es el que marca cómo se van a hacer las líneas, cómo modificarlas, cómo no hacerlas y, por cierto, el Consorcio no puede modificar ninguna línea, sin el visto bueno de los alcaldes, dentro del trazado urbano. Se lo digo para que, si hacen ustedes su trabajo, nos dejan a nosotros tiempo para hacer el nuestro.

Paso de camiones. ¿Se han planteado la posibilidad de utilizar el concepto de ordenanza municipal? Es una propuesta, no es nada más. Antes de comentar de la parada de los trenes Civis, voy a tocar el tema de la accesibilidad. Precisamente el otro día nos reunimos en Coslada para hablar de la accesibilidad y al final llegamos a una conclusión: las paradas y los autobuses son accesibles, el Metro es accesible... ¿Qué no es accesible? Cercanías. ¿De quién es Cercanías? De Fomento. Como tiene el aeropuerto al lado, y casi seguro que estará el señor Ábalos llevando maletas de un lado para otro, le recomiendo que quede con él y se lo solucionará.

Paradas a demanda. Estamos en un proyecto piloto y, como bien sabe, se ha comunicado que se van a hacer paradas a demanda a futuro.

Línea 7B. Se lo vuelvo a explicar otra vez y le vuelvo a decir lo mismo que ha repetido: aquí se trata de que ustedes no engañen a la ciudadanía. Usted es ingeniero, espero que no haya hecho ningún trabajo sin haber hecho previamente el proyecto de estudio. ¡Pues es lo que se está haciendo! ¡Se están haciendo los estudios para ver qué acciones se van a realizar! Pero vamos, isigan con lo mismo! ¡10.000 veces con lo mismo!

En definitiva, creo que nos han traído una comparecencia que no es de nuestras competencias. Insisto también en que si en el Ayuntamiento de Coslada hacen ustedes su trabajo podrán reunirse con quien corresponda, que en este caso es la parte institucional, y solucionar los problemas de Coslada. Aquí debemos tener esa visión global en la que enmarcamos toda la problemática y no la problemática particular. Somos maniáticos, por eso vamos de lo general a lo particular. Planificamos, ordenamos..., nosotros a eso lo llamamos gestión. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. (La señora Acín Carrera pide la palabra.) Dígame, señora Acín.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Quiero saber si puedo solicitar el artículo 114 por alusiones directas. No sabía yo que lo iba a hacer. ¿Se puede en comisión?

El Sr. **PRESIDENTE**: En comisión, se puede. Pero ¿qué ha sido?, ¿un juicio de valor o una inexactitud?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Una alusión directa sobre el objeto que ha motivado mi petición de comparecencia.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Pero es un juicio de valor o una inexactitud?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Es un juicio de valor lo que ha hecho el señor Rubio.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Usted considera que ha sido un juicio de valor?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Sí.

El Sr. **PRESIDENTE**: ¿Al decoro?, ¿a la dignidad?, ¿o a su conducta?

La Sra. **ACÍN CARRERA**: A mi conducta.

El Sr. **PRESIDENTE**: A su conducta.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: Claro.

El Sr. **PRESIDENTE**: Pues tiene un minuto.

La Sra. **ACÍN CARRERA**: ¡Toma ya! No voy a entrar en juicios sobre la educación o no de la intervención que me ha precedido, pero creo que en esta Comisión no hay ningún elemento del Reglamento que prohíba las peticiones de comparecencia a los responsables políticos de los municipios, en Gobierno o en oposición, para que sean ellos los que, de forma directa, nos traigan sus problemáticas, de las cuales nos podemos hacer cargo un grupo político o todos.

Me sorprende también, no puedo negarlo, que después de haber estado cuatro años hablando de municipios concretos como, por ejemplo, Villaviciosa o Las Rozas, se nos recrimine que no podamos hablar de municipios en común. Aparte de juicios de valor en los que le digo que no quiero entrar, le quiero confirmar que va a ser un método el que los municipios puedan traer aquí sus peticiones de forma directa y los podamos hacer de tal forma.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. (El señor Rubio Ruiz pide la palabra.) No, las alusiones son personales. La réplica procede si es al Grupo Parlamentario. Si quiere puede solicitar las alusiones, pero si empezamos también así en las Comisiones... (El Sr. **RUBIO RUIZ**: *Entonces, en el segundo turno.*) No, no hay segundo turno porque es una comparecencia y finaliza el señor concejal.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Daniel Portero de la Torre.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: Pues abundando un poco en la idea de la señora Acín - creo que el señor Rubio quería tener la oportunidad de decirlo-, por esa regla de tres tendríamos que haber llamado a comparecer a la señora Carmena para que explicara por qué hizo 60 viviendas

sociales de las 3.000 prometidas. (*Rumores.*) O los poquísimos aparcamientos de los miles que se habían prometido. (*Rumores.*)

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a ver, un momento. Esto no es un pleno, es una comisión. No empecéis a debatir, porque no tiene ningún sentido; os lo pido a todos los Grupos, por favor.

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: De cualquier forma, y explicado ya este asunto -porque creo que era importante recordar esas 60 viviendas de las 3.000 prometidas por la señora Carmena de Ahora Madrid o Más Madrid, ya no recuerdo como era- también conviene recordar varias cosas. Vamos a ver, señor Romero, hemos tenido al comparecencia anterior de la señora Roldán en la que creo que ha dejado claro que cuando se cierra la estación de Hospital de Henares tenía una finalidad concreta, que no tenía nada que ver con el estudio geotécnico que se está realizando a nivel global, que se ha licitado y que se ha adjudicado para hacer un estudio. O sea, que no hay que sorprenderse, son dos cosas independientes: una es la estación de Henares, que está en superficie -creo que lo que he explicado en la anterior comparecencia- y otra es la línea 7B, que está a 45 metros de profundidad, por lo que hay una diferencia importante a nivel geotécnico.

También ha explicado muy bien la señora Roldán lo que son los problemas funcionales de los problemas estructurales. Creo que usted es ingeniero, al igual que yo, y lo ha entendido perfectamente. Ha hecho un esquema, creo que ha estado usted presente, y la explicación por lo menos ha sido bastante visual y bastante clara. Se lo digo un poco por aclarar. Y aquí no me vale eso de echarle siempre la culpa a Esperanza Aguirre. ¿Qué culpa tiene Esperanza Aguirre cuando ha sido la que más kilómetros de Metro ha hecho en toda la Comunidad de Madrid e insisto en esos casi 200 kilómetros frente a los 12 kilómetros del señor Leguina? Vamos, es que ganaríamos por goleada si esto fuera un partido de fútbol.

Independientemente de eso me parece muy curioso y llamativo que aquí se quiera coordinar una Mesa de Movilidad con la Comunidad de Madrid cuando usted, en el Ayuntamiento de Coslada, no ha convocado a la Mesa de Movilidad de los concejales. ¿Qué congruencia o coherencia es esa? ¡Dígaselo usted a sus concejales! Desde luego, los concejales de la oposición se lo han pedido y usted no les ha querido recibir. Si no, comparezca usted aquí, lo comenta y lo explica para ver qué nos puede decir.

También me resulta muy llamativo que quieran la zona tarifaria A mientras ustedes se suben el sueldo 3.000 euros al año nada más entrar en la legislatura. O sea, quiero reducir los costes con la Comunidad, pero me subo el sueldo o incremento la presión fiscal un 10 por ciento en el IBI, un 3 por ciento en el cementerio municipal, o un 25 por ciento en la grúa municipal o en los cursos de la Escuela Municipal de Música entre un 50 y un cien por cien. ¿Dónde está la coherencia que se pide aquí? ¿Dónde está esa coordinación? ¿O es que esto es la ley del embudo, lo ancho para mí y lo estrecho para los demás? Yo entiendo que no. Aparte de esto, creo que el Partido Popular de Coslada ya le presentó casi 3.000 firmas sobre ese malestar que existe en el Ayuntamiento de Coslada, en

concreto por esa presión fiscal que ustedes han añadido y no entendemos por qué. Ustedes pretenden que la Comunidad les rebaje las tarifas, pero ustedes incrementan la presión fiscal sobre los ciudadanos de Coslada. Me parece una absoluta incongruencia que me encantaría que usted nos explicara.

Por otro lado, sinceramente coincido con el señor Rubio en que me parece muy bien abordar los problemas de movilidad, pero con todas las instituciones. Es decir, si usted está en el ayuntamiento diríjase también al señor Ábalos para el Bus VAO, porque no sé qué sentido tiene sacarlo aquí, en la Comunidad de Madrid, cuando sabemos que es un problema de competencia nacional. Simplemente le quería pedir que me aclarara estas cuestiones que le he solicitado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señoría. A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Agustín Vinagre Alcázar, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **VINAGRE ALCÁZAR**: Gracias, presidente. Buenos días, señor Romero. Gracias por traernos a la Asamblea las demandas en materia de movilidad de su municipio, demandas que recogemos, y que en buena medida compartimos, como no puede ser de otra manera. Es evidente que tenemos que establecer un horizonte de movilidad sostenible e intermodal en toda la Comunidad de Madrid, es evidente que para ello es necesario poner encima de la mesa todas aquellas medidas conducentes a ese horizonte y es evidente que desde los municipios de la Comunidad de Madrid hay que habilitar aquellas medidas en las que sean competentes para ello, por tanto, son elementos muy importantes para poderlo hacer, pero no es menos cierto que buena parte de esas medidas tienen que venir dadas desde la Comunidad de Madrid. A este respecto, hay cuestiones que tienen que ver, por ejemplo, con una estrategia para la mejora de la calidad del aire en toda la Comunidad de Madrid, que hasta el momento brillan por su ausencia. No hay una estrategia global. Medidas como el billete anticontaminación que se podrían poner en marcha siguen en el limbo, y hay cuestiones que se podrían y se tendrían que estar ya acometiendo y que desde el actual Gobierno de la Comunidad de Madrid, que lleva ya unos meses, y cuya acción de Gobierno, de momento, brilla precisamente por su ausencia, no se están ejecutando.

Compartimos lo que decía cuando hablaba de la reestructuración y mejora del transporte público terrestre colectivo. Creemos que es necesario realizar un diagnóstico; creemos que es necesario proceder a una reestructuración de líneas, incluso abrir nuevas líneas y rutas, e incrementar el número de expediciones.

Igualmente, en relación con las zonas tarifarias –así lo llevamos en nuestro programa electoral-, creemos que es necesario modificar las zonas, reduciéndolas, favoreciendo de esa manera el uso del transporte público.

En materia de carreteras, consideramos también que es necesario elaborar un plan integral y estratégico que realmente recoja las reivindicaciones y demandas de todos y cada uno de los municipios.

Lo que comentaba sobre las conexiones de las áreas industriales mediante autobuses lanzadera nos parece un elemento prioritario. Ayer tuvimos un debate en el Pleno de la Asamblea de Madrid sobre el fomento de la política industrial, esa gran olvidada en la Comunidad de Madrid. Este es un elemento importante: la conexión en las áreas industriales, en los núcleos o nódulos industriales de toda la Comunidad.

Respecto a los servicios nocturnos y de fin de semana, que es una demanda recurrente en todos y cada uno de los municipios de la Comunidad de Madrid. Algo hay que hacer en relación con ello. En la anterior legislatura, desde el Grupo Parlamentario Socialista presentamos diferentes iniciativas sobre esta cuestión. En esta legislatura vamos a volver a la carga sobre ello. Esperamos una mayor sensibilidad en esta ocasión que la que tuvimos en su momento.

En relación con la línea 7B de Metro, hemos tenido anteriormente una comparecencia. Creo que quedan muchos interrogantes por resolver. Me gustaría preguntarle dos cuestiones: en primer lugar, si hay establecido algún tipo de mecanismo de comunicación entre la Comunidad Autónoma, Metro de Madrid y el Ayuntamiento, en este caso, de Coslada, para que fluya la información y que, como pasó desgraciadamente con el cierre, el Ayuntamiento no se entere a las once y media de la noche del día anterior de que se va a producir el cierre de la línea. En segundo lugar, me gustaría que profundizara en la reunión que tuvieron con la Consejería. He creído entender que, de todas sus reivindicaciones, solamente se les aceptó la constitución de una mesa de trabajo para la reordenación de las líneas. Entiendo entonces que no se les ha dicho absolutamente nada respecto a ninguna de las demás propuestas o demandas que pusieron encima de la mesa.

Reitero el agradecimiento por su presencia hoy aquí para trasladarnos estas cuestiones. Termina ya, como no puede ser de otra manera –porque no me puedo resistir, señor Rubio y señor Portero-, diciéndoles solamente una cuestión: la línea más utilizada en la Comunidad de Madrid es la línea 6; don Joaquín Leguina fue quien la realizó. Y en cuanto a que la expresidenta señora Aguirre construyó muchos kilómetros de Metro, evidentemente, claro, tenía que hacer caja para poder hacerlo. Solamente diré una cuestión: el único presidente de la Comunidad de Madrid que no ha estado ni está encausado o imputado en ningún, ien ningún!, ien ningún, caso de corrupción es don Joaquín Leguina!. Todos los demás, por ahí han tenido o tienen causas pendientes. Y con eso creo que está todo dicho. (El Sr. **PORTERO DE LA TORRE:** *Quisiera saber si puedo hacer una aclaración al respecto de una alusión, porque afecta al decoro del Partido Popular. Simplemente quiero aclarar....*).

El Sr. **PRESIDENTE:** Espere un momento. Concedido el turno de palabra porque está muy bien explicado; adelante. (*Risas*).

El Sr. **PORTERO DE LA TORRE**: A ver, es sencillamente que la señora Esperanza Aguirre no está imputada; o sea, esa aclaración procesal. No existe ningún auto de imputación ni ningún auto de procesamiento; por tanto, creo que tengo que comentarle al señor Vinagre que la señora Aguirre forma parte de ese grupo del señor Leguina, al igual que otros tantos presidentes, como Ruiz-Gallardón y compañía. *(El señor Vinagre Alcázar pronuncia palabras que no se perciben.)* Sí, sí; por supuesto. Pero aquí no hay auto de imputación; lo digo por aclarar, ¿vale?

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias. A continuación, para finalizar, tiene la palabra don Fernando Romero Castro, concejal delegado de Desarrollo Económico, Empleo, Comercio y Transportes del Ayuntamiento de Coslada, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **CONCEJAL DELEGADO DE DESARROLLO ECONÓMICO, EMPLEO, COMERCIO Y TRANSPORTE DEL AYUNTAMIENTO DE COSLADA** (Romero Castro): Muchas gracias de nuevo. Antes de empezar con las réplicas, quiero decir que antes no tuve tiempo suficiente para exponer el tema de los servicios alternativos habilitados al cierre de la línea 7 de metro. Comentaba que el servicio habilitado tiene unas frecuencias de entre 15 y 20 minutos y este servicio habilitado está recibiendo multitud de quejas por parte de todos los ciudadanos, tanto de Coslada como de San Fernando. Estas quejas las hemos transmitido a la gerente de Metro y al Consorcio –yo mismo-, tanto telefónicamente como por escrito, y quiero destacar de nuevo –hoy lo ha dicho ella en la comparecencia previa- que esa frecuencia está establecida entre 15 y 20 minutos cuando el servicio de Metro tenía una frecuencia entre cinco y siete minutos; además, quiero solicitar, como se ha comentado también en la comparecencia previa, el servicio alternativo de taxis para personas con problemas de accesibilidad. Por tanto, quiero solicitar que, ante la demanda y los problemas que está causando la línea 7 de Metro, aumenten las frecuencias y mejoren este servicio alternativo.

Por otra parte, al principio de mi intervención dije que, efectivamente, hemos estado reunidos con el señor Garrido y que fuimos directamente a él, que no fuimos a la prensa ni convocamos ruedas de prensa ni nada, porque lo que estábamos buscando eran soluciones a los problemas y foros en los que se pudieran tanto exponer como encontrar soluciones a los mismos. Con esa misma intención y voluntad es con las que hoy hemos venido aquí. Si tenemos que convocar ruedas de prensa, lo haremos; pero entendemos que los objetivos de esta comparecencia son, primero, visibilizar los problemas; segundo, evidentemente, tener apoyos para los mismos y buscar soluciones.

Yo no digo que las soluciones que hayamos propuesto hoy aquí sean las definitivas, ni tampoco he dicho que no haya otras autoridades competentes en la materia. Efectivamente, ha habido algunas intervenciones en el sentido de que el Gobierno de la nación también tiene competencias en algunos temas de los que se han propuesto; eso, evidentemente, es así y hemos solicitado también reuniones con ellos. O sea, no hemos venido aquí exclusivamente; también estamos llamando al resto de puertas con un objetivo final, que es el de resolver problemas.

Ha habido un par de preguntas relacionadas con los mecanismos de comunicación con la Comunidad de Madrid; bueno, más que con la Comunidad de Madrid se ha establecido un mecanismo de comunicación con el Consorcio, pero está basado, no en el rediseño del transporte que tenemos actualmente sino en darle traslado de las quejas puntuales que se puedan producir. Sí reclamamos en la reunión con el señor Garrido que se nos informara con antelación suficiente de cualquier incidencia que pudiera haber en cualquier tipo de servicio. Ese fue uno de los hechos que nos llamó específicamente la atención, porque no puede haber una incidencia no prevista que motive un cierre; eso nos puede pasar a todo el mundo, pero con todo el histórico que hemos visto aquí, por multitud de informes, denuncias a Inspección de Trabajo y demás, entiendo que había suficientes precedentes para, de alguna forma, predecir que podría producirse un cierre en la línea 7 de Metro, o al menos algún anuncio en ese sentido. Estamos a la espera de recibir informes, estamos evaluando, hay denuncias a la Inspección de Trabajo... Entiendo que, de alguna forma, era previsible que podía haber incidencias en el servicio de la línea y, en ese sentido, lamentábamos -y así se hizo público- que no se nos hiciera partícipes de absolutamente ninguno de los problemas en los que ya se venía trabajando. Yo agradezco a la señora consejera delegada de Metro, porque estuvimos reunidos con ella, que nos diera sus explicaciones técnicas, un poco en la misma línea que se han dado aquí hoy, aunque eché a faltar que esas explicaciones se extendieran también al resto del túnel de Metro, y que no se focalizaran exclusivamente en la estación del Hospital; al final, aquí la preocupación es por el servicio, no por el mejor o peor estado de la estación.

También nos hace dudar el hecho de que hubiera una reunión prevista conjunta entre el Ayuntamiento de Coslada y el de San Fernando con la propia consejera de Metro y la tarde anterior se nos anulara a nosotros la reunión y se nos separara; hubo dos reuniones independientes: una para el Ayuntamiento de San Fernando y otra para Coslada. No entendemos tampoco ese tipo de política; parece que, de alguna forma, no se nos quería hacer partícipes de la globalidad del problema. A nosotros, posiblemente, solo se nos quería hablar de la estación y no se nos quería hablar del túnel o no se nos quería hablar de la problemática de vivienda. ¡No lo sé; lo desconozco! Utilizando palabras de Messi, que hace poco lo decía: suena todo muy raro, ¿no? ¡Suena todo muy, muy raro! Esto tiende a crear desconfianza.

Empecé mostrando el mapa de Coslada porque creo que tenemos que contextualizar. Vuelvo a mostrarlo, porque yo creo que si no lo pinto de azul nadie distingue qué es un municipio y qué es un distrito de Madrid. Estamos hablando de esta zona que les muestro aquí, de Coslada, y efectivamente -y lo dije en mi intervención- parte de los problemas de contaminación que tenemos vienen inducidos por el aeropuerto pero no exclusivamente. Creo que sus compañeros del Grupo municipal de Ciudadanos no comparten que la contaminación en Coslada provenga de los aviones; creo que eso a día de hoy no lo comparte nadie. ¡No lo comparte absolutamente nadie! En ese sentido, estamos proponiendo medidas que solucionen el problema y, en cualquiera de los casos, que vayan a beneficiar.

En cuanto al tema de las zonas tarifarias, en ningún caso hemos venido aquí planteando reducciones de costes en los presupuestos del Ayuntamiento; que la zona tarifaria pase de la zona B1

a la A no influye en los presupuestos del Ayuntamiento, de ninguna de las formas, sino que influye en el bolsillo de los ciudadanos. Me ha sorprendido la reflexión que ha hecho en cuanto a que vengo aquí a hablar de la presión fiscal del Ayuntamiento de Coslada. Yo estoy encantado de venir a explicársela, no tengo ningún problema; si usted me llama como compareciente, vendré y daré todas las explicaciones que sean necesarias, aunque entiendo que no es el objetivo de esta Comisión, pero le garantizo que no tengo ningún problema, que puede invitarme cuando quiera y yo vendré encantado.

También ha hecho un comentario en cuanto a la Mesa de Movilidad y creo que le han informado mal sus compañeros locales; la Mesa de Movilidad no es ningún organismo municipal. En la anterior legislatura era un mecanismo de participación ciudadana y el otro día su compañero de Ciudadanos asistió a una reunión convocada por Coslada Accesible, que es uno de los organismos municipales que tenemos, y era la impulsora de esta Mesa. O sea, no es que yo, como concejal, tenga que convocar la Mesa, no es así; son los movimientos ciudadanos los que nos invitan a los partidos políticos a participar y a tener foros de debate, como hicimos el otro día. O sea, creo que le han informado... *(Denegaciones por parte del señor Portero De la Torre.)* Bueno, quizás tenga que recibir yo lecciones de cómo funciona el Ayuntamiento de Coslada también.

Para finalizar, dar las gracias a los apoyos recibidos, tanto de IU y Unidas Podemos como del Grupo Vox y Más Madrid, y espero poder sumar a la causa al resto de Grupos, que veo que todavía tienen ciertas reticencias. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor concejal. A continuación pasamos al último punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún ruego o alguna pregunta? *(Denegaciones.)* Pues, se levanta la sesión. Gracias.

*(Se levanta la sesión a las 13 horas y 5 minutos).*



**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-Madrid

Web: [www.asambleamadrid.es](http://www.asambleamadrid.es)

e-mail: [publicaciones@asambleamadrid.es](mailto:publicaciones@asambleamadrid.es)



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid