

# *Diario de Sesiones* *de la* *Asamblea de Madrid*



---

Número 646

23 de marzo de 2018

X Legislatura

---

## COMISIÓN DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

### PRESIDENCIA

Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Lucila Toledo Moreno

Sesión celebrada el viernes 23 de marzo de 2018

### ORDEN DEL DÍA

**1.- PNL-27/2018 RGEF.2546.** 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 realice el desdoblamiento de la carretera M856, entre los términos municipales de Villaviciosa de Odón y Móstoles.

**2.- PCOC-210/2018 RGEF.2772.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta a qué se ha debido la acumulación de averías en la línea 9B de Metro en los últimos meses.

---

**3.- PCOC-243/2018 RGEF.3306.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estado en que se encuentran los estudios mandados por Inspección de Trabajo a Metro de Madrid para medir las concentraciones de radón en las instalaciones de Metro de Madrid.

**4.- PCOC-244/2018 RGEF.3310.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid para la línea 7B de Metro.

**5.- PCOC-246/2018 RGEF.3327.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa de la Ilma. Sra. D.ª María Carmen Mena Romero, diputada del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre previsiones que tiene el Consejo de Gobierno para solucionar los problemas de seguridad que se producen en la carretera M-117.

**6.- PCOC-249/2018 RGEF.3332.** Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que realiza el Gobierno de las últimas adjudicaciones realizadas por Metro de Madrid relativas a la redacción de proyectos de ingeniería.

**7.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 3 minutos. ....	39597
— <b>Modificación del orden del día:</b> retirada del punto quinto del orden del día PCOC-246/2018 RGEF.3327 y tramitación en segundo lugar del punto cuarto, PCOC-244/2018 RGEF.3310. ....	39597
— <b>PNL-27/2018 RGEF.2546. 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 realice el desdoblamiento de la carretera M856, entre los términos municipales de Villaviciosa de Odón y Móstoles.</b> ....	39597
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, en defensa de la proposición no de ley.....	39597-39598

- Interviene, en turno de defensa de la enmienda presentada, el Sr. Oliver Gómez de la Vega. ....	39598-39600
- Intervienen, para fijar su posición, el Sr. Gómez Montoya y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo.....	39600-39602
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Fernández-Quejo del Pozo comunicando las sustituciones en sus Grupos.....	39602
- Votación y aprobación de la proposición no de ley. ....	39602
<b>— PCOC-244/2018 RGEF.3310. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid para la línea 7B de Metro. ....</b>	<b>39603</b>
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, formulando la pregunta. ....	39603
- Interviene la Sra. Directora General de Carreteras e Infraestructuras, respondiendo la pregunta.....	39603
- Intervienen el Sr. Oliver Gómez de la Vega y la Sra. Directora General, ampliando información.....	39604-39606
<b>— PCOC-210/2018 RGEF.2772. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta a qué se ha debido la acumulación de averías en la línea 9B de Metro en los últimos meses.....</b>	<b>39606</b>
- Interviene el Sr. Vicente Viondi, formulando la pregunta.....	39606
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	39606-39607
- Intervienen el Sr. Vicente Viondi y el Sr. Consejero Delegado, ampliando información.....	39607-39609
<b>— PCOC-243/2018 RGEF.3306. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estado en que se encuentran los estudios mandados por Inspección de Trabajo a Metro de Madrid para medir las</b>	

<b>concentraciones de radón en las instalaciones de Metro de Madrid. ....</b>	39609
- Interviene el Sr. Oliver Gómez de la Vega, formulando la pregunta. ....	39609
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	39609-39610
- Intervienen el Sr. Oliver Gómez de la Vega y el Sr. Consejero Delegado, ampliando información. ....	39610-39613
<b>— PCOC-249/2018 RGEP.3332. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que realiza el Gobierno de las últimas adjudicaciones realizadas por Metro de Madrid relativas a la redacción de proyectos de ingeniería. ....</b>	39613
- Interviene el Sr. Rubio Ruiz, formulando la pregunta. ....	39613
- Interviene el Sr. Consejero Delegado de Metro de Madrid, respondiendo la pregunta. ....	39613
- Intervienen el Sr. Rubio Ruiz y el Sr. Consejero Delegado, ampliando información. ...	39613-39617
<b>— Ruegos y preguntas. ....</b>	39617
- No se formulan ruegos ni preguntas. ....	39617
- Se levanta la sesión a las 11 horas y 8 minutos. ....	39617

*(Se abre la sesión a las 10 horas y 3 minutos).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Buenos días. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Vivienda e Infraestructuras. Se solicitan dos modificaciones en el orden del día: en primer lugar, el Grupo Parlamentario Socialista solicita la retirada del quinto punto del orden del día, la PCOP 246/18. ¿Se acepta la modificación? *(Asentimiento.)* Se aprueba por asentimiento. En segundo lugar, el Grupo Parlamentario Popular solicita que se tramite la PCOC 244/18 como segundo punto del orden del día. ¿Se acepta la modificación? *(Asentimiento.)* Se aprueba por asentimiento. Pasamos al primer punto del orden del día.

**PNL-27/2018 RGEF.2546. 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 realice el desdoblamiento de la carretera M856, entre los términos municipales de Villaviciosa de Odón y Móstoles.**

Se tramita conforme a lo establecido en el artículo 207 del Reglamento de la Asamblea, con la reducción del tiempo de intervención de cinco minutos, de conformidad con lo acordado en Mesa y Portavoces. En representación del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, autor de la iniciativa, tiene la palabra don Juan Rubio por tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Hablar de esta iniciativa es hablar de una demanda histórica de todos los vecinos y del Alcalde de Villaviciosa de Odón y de todos los Grupos Municipales que allí participan. Villaviciosa de Odón, como saben ustedes, es un municipio muy importante, muy desarrollado, muy próximo a Madrid – está aproximadamente a 20 kilómetros-, con 27.000 habitantes y un desarrollo urbanístico muy importante, pero ante todo con un gran atractivo cultural que se potencia y se debe potenciar todavía mucho más. Tenemos dos castillos, la Casa de Godoy. En definitiva, un atractivo muy importante.

Desde el punto de vista de infraestructura viaria de comunicación tiene un serio problema por encontrarse en un fondo de saco. Está rodeado de grandes infraestructuras de autovía, como la M-50, la M-501 y la A-5, lo que en teoría le tendría que dar mucha permeabilidad y, sin embargo, lo que hace es aislarlo de forma clara. Antiguamente, hasta hace relativamente poco, la comunicación con Alcorcón se hacía a través de la avenida de San Martín de Valdeiglesias, la prolongación de la M-506, pero esta avenida se ha reconvertido de carretera a calle. Hay una parte que ha penalizado enormemente la salida hacia Alcorcón con lo cual las salidas desde Villaviciosa de Odón se limitan a través de la M-506 o bien para enlazar con la M-501 para llegar hasta Metro LigerOeste.

En cualquier caso, tenemos una vía, que es la M-856, que quien la sufra sabe de las condiciones de las que estamos hablando; una vía que podríamos declarar casi preconstitucional por sus características: carece de arceles, carece de cualquier norma de seguridad, es una carretera que tiene una importante cantidad de curvas, que soporta un tráfico enorme y más podría soportar.

No solamente son los ciudadanos de Villaviciosa los que utilizan la carretera sino que son usuarios de esta carretera todas las personas que utilizan la M-501, la conocida como carretera de los pantanos, y que quieren acceso tanto al hospital de Móstoles como a las universidades; en definitiva, a todas las dotaciones que tiene Móstoles. Insisto, esta carretera soporta un gran tráfico y, gran parte de él, tráfico pesado.

Es importante destacar que dentro de esta propuesta lo que pretendemos es convertir el aparcamiento, la Estación de Cercanías del Soto de Móstoles, en un punto nodal que permita el acceso directo a Madrid. La situación es muy simple, Villaviciosa de Odón, por ahora, no está incluida dentro de esta ampliación de la red de Cercanías, que se ha propuesto. Es cierto que hemos aprobado aquí iniciativa para que sea incluida dentro de una prolongación que, posteriormente, llegaría hasta Boadilla del Monte, pero mientras tenemos que dar solución a los problemas de movilidad de los vecinos de Villaviciosa.

Como hemos comentado en más de una ocasión con el tema de la ampliación de ese plan de choque, por ahora desconocido, de las Cercanías, lo que hemos mantenido hasta ahora es que, independientemente de la duración y del desarrollo de esos planes, tenemos el hándicap pequeño y casi sin importancia de que los ciudadanos madrileños siguen moviéndose a día de hoy, siguen necesitando ir a trabajar, siguen necesitando ir a estudiar y siguen necesitando ir a los hospitales. Es precisamente esta carencia de infraestructuras ferroviarias lo que pretende suplir esta iniciativa acercando, de alguna manera, la estación del Soto de Móstoles a los vecinos de Villaviciosa de Odón. Es por ello por lo que entendemos que es absolutamente lógico, razonable y que se debería aprobar todo esto.

En relación con el coste, lo hemos calculado y entendemos que entra dentro de las posibilidades de la Consejería por varios motivos: primero, el importe no supera los 8 millones de euros estimados, y segundo, que el desarrollo tanto del proyecto como de la ejecución estarían incluidos en más de un año de ejecución, con lo cual podemos distribuir el coste, al menos, en tres ejercicios. Por todo ello, entendemos que los vecinos de Villaviciosa se lo merecen, al igual que los vecinos de Navas del Rey, San Martín de Valdeiglesias y Chapinería, y van a hacer un uso muy importante. Y es importantísimo destacar el incremento en los índices de seguridad que vamos a tener en este tramo. En definitiva, vamos a acercar ese modelo intermodal a los vecinos de Villaviciosa y a muchos más vecinos de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rubio. Se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Podemos, y para su defensa tiene la palabra don Alberto Oliver por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, me alegra que el señor Rubio piense que ir a trabajar es un hándicap; la verdad es que, siendo así, probablemente traiga alguna propuesta de renta básica a esta Cámara y seguro que el Grupo Parlamentario de Ciudadanos lo apoye sin problema.

Entrando al tema de la proposición no de ley, en realidad en la Exposición de Motivos hay partes que nos sorprenden de esta iniciativa: nos sorprende que hablen de desdoblamiento en términos de suplir el déficit endémico del transporte de la zona, nos sorprende que lo presenten en términos de turismo y nos sorprende que defiendan esta opción desde la perspectiva de poder aumentar la carga de la vía.

Nosotros si en algo coincidimos es en que esta acción se tiene que llevar a cabo, pero en términos de seguridad. Esta vía, sin ir más lejos, a comienzos del mes de marzo tuvo que ser cortada al tráfico porque se inundó; es una carretera sin arcones, sin iluminación, con curvas y badenes, con graves problemas estructurales por la interrupción del cauce del Arroyo de Peñaca, y nos hablan del potencial turístico que las mejoras supondrían! Miren, esta es una demanda histórica de los vecinos y vecinas y es un compromiso electoral que, por cierto, el Grupo Parlamentario Popular –y entiendo que el Partido Popular votará a favor apoyando a sus Grupos Municipales- ha llevado desde hace más de una década, por lo que cuando menos es sorprendente la falta de comunicación en caso de que el Partido Popular vote en contra de esta propuesta.

En febrero de 2011, el entonces titular de la Consejería de Transportes –se lo digo, señor portavoz del Partido Popular, para que lo sepa-, José Ignacio Echeverría, se comprometió a hacer un proyecto que después fue en el programa electoral del Partido Popular a la Comunidad, es decir, ese contrato con la ciudadanía que ustedes de vez en cuando arguyen. En octubre de 2013, el entonces Consejero del ramo, Pablo Cavero, volvió a estudiar este desdoblamiento, que volvió a quedarse en un cajón. Y aquí estamos de nuevo, después de que el propio regidor popular de Villaviciosa pidiese unanimidad de acción respecto a esto a los Grupos Municipales. Nosotros nos hacemos cargo de esa unanimidad por responsabilidad política y por compromiso con la seguridad vial, porque, en general, saben que nosotros no somos defensores de aumentar las capacidades de las vías. Creemos además que, si el objetivo es fomentar el turismo de Villaviciosa, lo que hay que hacer es fomentar el transporte público teniendo un plan específico y no fomentar el aumento de esos 17.500 vehículos que ya lo usan a diario. Esta vía se encuentra entre las 20 carreteras de la región consideradas como muy peligrosas por los conductores y los agentes de tráfico de la Guardia Civil por esa gran afluencia de tráfico y, como les decía, por carecer de arcén para urgencias. Hay que acabar con esta situación.

Reiteramos que apoyamos esta propuesta no con el objetivo de aumentar el volumen de coches que pasan sino para que se asegure la seguridad de las personas que ya circulan por ahí tanto en sus vehículos privados como en los autobuses interurbanos. También apoyamos esta propuesta debido a la importancia de la vía para el desarrollo de varias zonas industriales de Móstoles y Villaviciosa. Tal vez las señorías del PP hoy argumenten que en el Plan General de Ordenación Urbana Municipal se contempla la conversión de esta vía a calle desdoblada en Móstoles con el objetivo de dar servicio a los desarrollos urbanísticos previstos en el plan. La realidad es que no se va a desarrollar ni la parte industrial de Cantamillano ni la residencial prevista, o sea, en todo caso, la transferencia de la vía en el futuro al Ayuntamiento de Móstoles no impide ni mucho menos solucionar a día de hoy la problemática que tiene. Además de este desdoblamiento, como les decimos, es imprescindible que se acometan intervenciones en la señalización e iluminación. Por nuestra parte,

hemos presentado una enmienda que esperamos que sea aceptada, como así parece que va a ser, y la aprobación de esta propuesta incluía la elevación de la calzada a su paso por el Arroyo de Peñaca, uniendo los dos puntos elevados y eliminando así el problema de inundaciones que sufre por la insuficiencia de drenaje actual. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Oliver. Procede a continuación la intervención de los Grupos no enmendantes, de menor a mayor. Tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, don Rafael Gómez Montoya por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **GÓMEZ MONTOYA**: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. En este asunto llueve sobre mojado, porque todo lo que tiene que ver con la M-856, al menos desde el año 2013, tenemos constancia y conciencia de ello porque fue en esa fecha, el 9 de octubre exactamente, cuando el Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Villaviciosa de Odón llevó al Pleno una moción muy similar en el contenido a lo que el portavoz de Ciudadanos, el señor Rubio, acaba de trasladarnos; decía exactamente: "Se solicita al equipo de Gobierno Municipal a que inste al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid a la realización del desdoblamiento de la M-856." Añadía además el dispositivo que, si se obtenía una respuesta negativa por parte de la Comunidad de Madrid, se solicitara a esa misma Consejería la iluminación, señalización adecuada y mejora de la seguridad del tramo, porque –coincido plenamente con la intervención del señor Oliver- estamos hablando fundamentalmente de la seguridad de un tramo altamente peligroso: algo más de 2 kilómetros tremendamente inseguros, sin arceñas, con muchos cambios de rasante, con curvas, estrecha y sin iluminación; así es como la definen los que entienden de seguridad vial.

También es importante que demos relevancia al hecho de que ese desdoblamiento ha figurado constantemente en los programas electorales con los que el Partido Popular concurre a las elecciones locales, tanto en Móstoles como en Villaviciosa o como en la propia Comunidad de Madrid. Volver a decir que se encuentra entre las veinte carreteras más peligrosas de la Comunidad es una obviedad, porque ya ha sido dicho por los señores Rubio y Oliver. Más de 20.000 vehículos diarios circulan por ella, el 10 por ciento son pesados y no olvidemos que es transitada por muchísimos peatones que, a través de un mínimo arcén, acceden a los polígonos industriales que la circundan.

Tampoco podemos dejar pasar que en 2012 –en junio, creo recordar- se inaugura una pasarela peatonal sobre esta carretera y, que sepamos, esta es la última inversión conocida sobre la M-856. Yo acabo de realizar una pregunta al Consejo de Gobierno sobre las obras previstas en esta carretera para 2018 y la respuesta que se me ha dado es que no se va a hacer ninguna obra, y así hasta hoy. Por lo tanto, es justo que demos esta respuesta a los vecinos de Villaviciosa de Odón y Móstoles fundamentalmente. Además, la moción del Grupo Municipal Socialista en 2013 a la que me refería fue aprobada por unanimidad del Pleno, por lo tanto esta es una petición unánime de todos los grupos políticos de Villaviciosa de Odón y, por lo tanto, aunque desde ese punto de vista sentimos que somos los que originamos la unanimidad en torno a este proyecto de desdoblamiento, agradecemos al Grupo Parlamentario de Ciudadanos que haya presentado esta proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Socialista va a votar a favor. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gómez Montoya. Para terminar, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Popular, don José Luis Fernández-Quejo, por un tiempo máximo de cinco minutos.

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, yo creo que el quid de la cuestión de esta PNL que nos presenta está en la frase "para que se realice por la Comunidad de Madrid el desdoblamiento que se solicita". La verdad es que no sé si es que no han estudiado ustedes bien el tema, si no lo han querido estudiar o si no tienen toda la información necesaria al respecto, y a mí me extraña mucho que el Partido Socialista no tenga la información necesaria al respecto; yo creo que sí la tiene pero que quizá lo que quiera es escurrir el bulto. Se lo digo por lo siguiente: el desdoblamiento de esta carretera está contemplado realizarse con cargo a unos desarrollos urbanísticos que están previstos en el planeamiento del Ayuntamiento de Móstoles; la M-856 pertenece a la red local de carreteras de la Comunidad de Madrid, denominada además de enlace entre la A-5 y la M-506 en Villaviciosa, y tiene una longitud, como ustedes han dicho, de 2,5 kilómetros. Entre los antecedentes operantes de la Dirección General de Carreteras, que yo tengo aquí en mi poder, constan los informes favorables de 21 de mayo de 2014 y, posterior, de 9 de julio de 2014, a los documentos de los Planes Parciales remitidos por el Ayuntamiento de Móstoles para el desarrollo de los sectores SUSP2 y SUSP4 en dicho término municipal. En esos informes se señala que para el desarrollo de esos sectores urbanísticos se considera necesaria la puesta en servicio de la duplicación de la M-856, desde la A-5 hasta el término municipal de Móstoles con Villaviciosa, y también las vías de servicio para la ordenación de accesos y la remodelación de la glorieta existente en la intersección entre la M-856 y la M-506 en Villaviciosa de Odón.

Para ello se contempla la necesidad de que se redacte un proyecto de construcción de la duplicación de la M-856 con vías de servicio, así como la remodelación de la glorieta de intersección, que va a ser remitido de nuevo a la Dirección General de Infraestructuras para el nuevo informe; y se recoge en los informes que los gastos derivados de la redacción de los estudios y proyectos, la obtención del suelo, las indemnizaciones, en su caso, y la construcción de las infraestructuras viarias deberán ser sufragados íntegramente por los desarrollos. Luego entonces, señorías, no sé si es que ustedes no han tenido en cuenta esto o es que quieren que la Comunidad de Madrid haga algo a lo que no está obligada, cosa que no entiendo, y, por lo tanto, la duplicación de la M-856 se tiene que prolongar hasta la intersección anterior en el término municipal de Villaviciosa y se tiene que redactar ese plan especial que faculte la ejecución del proyecto constructivo en ambos términos.

También hay que tener en cuenta que los planes generales que se han remitido para informe a la Dirección General determinan que la entidad de conservación que se constituya para el mantenimiento de la urbanización deberá suscribir un convenio de colaboración con la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, en el que se establezcan las condiciones para la financiación de la conservación de los accesos, el nuevo trazado de la M-856 y la remodelación de la glorieta, todo ello de conformidad con el Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid y los informes previos emitidos en dicho centro directivo.

Entonces, si usted me preguntara, señor Rubio, si estamos de acuerdo en que se desdoble la M-856 entre Villaviciosa y Móstoles, mi Grupo claramente les diría que sí, que estamos de acuerdo, porque es una de las carreteras consideradas con más tráfico de vehículos -en mi municipio tengo una exactamente igual y llevo veinte años intentando que se desdoble, y ojalá estuviera cargada a un planeamiento urbanístico que se desarrollara, ¡ojalá!, porque sería un futuro que se podría hacer- y en este caso es así, ¡es así! El Ayuntamiento de Móstoles lo sabe, porque lo tiene firmado, y los documentos los tengo yo aquí. Yo entiendo que ustedes, a lo mejor, no se hayan enterado, ni el Grupo Parlamentario Podemos ni el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, o que no se hayan querido enterar, pero lo que no entiendo es que el Grupo Socialista, que lo tiene que saber o que lo debería saber, me venga diciendo que tiene que ejecutarlo la Comunidad de Madrid.

Yo quiero que se ejecute; mi Grupo quiere que se ejecute, pero si la pregunta es si estamos de acuerdo en que lo haga la Comunidad de Madrid, cuando es una carga urbanística que no es de la Comunidad, sino de estos desarrollos que ha aprobado en su Plan General el Ayuntamiento de Móstoles, claramente les diremos que no, les diremos que no porque no vamos a hacer aquí lo que no hacemos en otro sitio y no vamos a asumir un coste que no tenemos por qué asumir. Además, en cualquier caso, habrá mil maneras de solucionar eso, pero si las repercusiones urbanísticas de todos esos desarrollos las va a obtener el Ayuntamiento de Móstoles, a lo mejor es el Ayuntamiento el que tiene que adelantar esa inversión para luego recuperarla. En cualquier caso, quien no lo tiene que hacer, aunque sí considera necesario que se desdoble la M-856, es la Comunidad de Madrid y, por lo tanto, nuestro voto va a ser contrario a la PNL que se nos presenta. Nada más y muchas gracias, señorías. Gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Fernández-Quejo. Finalizado el debate, pregunto al Grupo Parlamentario de Ciudadanos si acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Podemos. (*Asentimiento.*) Una vez fijadas las posiciones y antes de pasar a la votación, ruego a los Grupos que comuniquen si hay alguna sustitución. ¿Grupo Parlamentario de Ciudadanos? (*Denegaciones.*) No. ¿Grupo Parlamentario Podemos? (*Denegaciones.*) No. ¿Grupo Parlamentario Socialista?

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Nosotros tenemos sustituciones. Doña Mónica Carazo Gómez por doña Carmen Mena Romero.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. ¿Grupo Parlamentario Popular?

El Sr. **FERNÁNDEZ-QUEJO DEL POZO**: Don Ángel Ramos Sánchez sustituye a doña María de las Mercedes Delgado de Robles Sanguino.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias. Anotadas las sustituciones, pasamos a la votación. (*Pausa.*)

El resultado de la votación es el siguiente: 15 diputados presentes; 9 votos a favor y 6 votos en contra. Queda aprobada la PNL 27/18 con la incorporación de la enmienda de Podemos.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-244/2018 RGE.3310. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre planes que tiene el Gobierno de la Comunidad de Madrid para la línea 7B de Metro.**

Ruego a la señora Directora General de Carreteras que tome asiento. *(Pausa.)* Buenos días, señora Directora General; estamos encantados de tenerla de nuevo aquí. Tiene la palabra el señor Oliver para hacer la pregunta.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días. Gracias, Presidenta. Señora Directora General de Carreteras, gracias por venir hoy a dar explicaciones. Mi pregunta está relacionada con la línea 7B; le hago una ligerísima introducción por ver si podemos acotar un poquito también este tema. Como sabe la señora Directora, si ha podido revisar los Diarios de Sesiones anteriores, este es un tema bastante recurrente en la Asamblea de Madrid, y lo traemos porque parece ser que van ustedes a cerrar la línea 7B este verano para proceder a reparaciones y demás. Entonces, le voy a preguntar por los planes que tiene el Gobierno para esta línea, porque -se lo digo sin demasiados ambages- es la cuarta vez que la cierran y ninguna de las veces anteriores parece que lo hayan arreglado. Entonces, queríamos saber si ustedes tienen intención de terminar de una vez, ya que van a cerrar de nuevo las infraestructuras de esta línea, de arreglar esta situación.

Y tengo una duda más -creo que ya se la he comentado fuera del ámbito parlamentario-, a ver si puede usted responderme, porque si hablamos de la reparación que va a haber en MetroSur este verano, me parece que el que debería venir a comparecer sería el señor Carabante y, sin embargo, estamos hablando de la reparación de la línea 7B y en este caso parece que es la Consejería directamente quien asume las obras. ¿Me puede explicar también por qué esa diferencia de criterios a la hora de acometer las obras en Metro? Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oliver. Para contestarle, tiene la palabra la señora Directora General de Carreteras.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muy buenos días y muchas gracias. Pues mire, señor Oliver, los planes que a día de hoy tiene la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras es que la línea 7B siga prestando el servicio en las mejores condiciones y garantías de seguridad para los usuarios del transporte público de la región. El pasado 16 de febrero intervenía ante ustedes para realizar una valoración del estado y de la seguridad de las infraestructuras en esta misma línea 7B y entonces les informaba de que venimos realizando una monitorización y un seguimiento intenso y continuo de la evolución de la línea 7B de Metro de Madrid, monitorización que abarca tanto la propia infraestructura como el terreno situado sobre la misma y las construcciones próximas. Señor Oliver, las actuaciones que se realicen, las que se han realizado y las que se tengan que realizar en un futuro serán aquellas que los técnicos determinen atendiendo a esta monitorización y a los ensayos que se realicen. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Directora General. Tiene la palabra el señor Oliver; le quedan tres minutos.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Entonces, me remito a la pregunta que le he hecho antes; supongo que en la segunda parte de su explicación volverá usted a comentarnos todo. Ustedes van a cerrar esta línea este verano, entonces, yo lo que le pregunto es qué planes tiene la Consejería a la hora de actuar en este tema. Ya me imagino que ustedes tendrán monitorizadas la línea, solo faltaría!; es una línea que se hunde, entonces, si no la tienen monitorizada, algún día a lo mejor tenemos otro tipo de túnel un poco más vertical. Entiendo que efectivamente ustedes lo tendrán controlado, pero quería saber qué actuaciones concretas van a llevar a cabo en la Consejería y si cree que esas actuaciones concretas van a poder llevar a una apertura definitiva de esta infraestructura, que llevamos ya unas cuentas actuaciones. Y ya que tengo un poco más de tiempo, si quiere le pongo un poco más en situación y usted me cuenta, porque además el coste de estas obras, si usted me lo puede recordar, creo que oscilaba entre los 7 u 8 millones de euros, pero, bueno, eso ya me lo dice usted ahora cuando pueda, ¿vale?

Bueno, nosotros también llevamos esta iniciativa a una pregunta parlamentaria que respondió el señor Garrido en diciembre de 2016, y el señor Garrido nos contó que habían llevado a cabo los trabajos necesarios para garantizar la seguridad de la línea, no habló en su momento de resolver el problema de fondo ni de si tenía una solución duradera. Al poco de incorporarme yo, el señor Trigueros, cesado su predecesor poco después de mi incorporación, nos contó que apenas tres meses después de acabar las obras, las de 2010 y las de diciembre de 2016, la línea estaba en buenas condiciones, que tres meses después la línea estaba en buenas condiciones y que no se habían vuelto a producir situaciones de restricciones en ningún punto; de hecho, en diciembre de 2016, y de eso hace poco menos de un año y medio, nos contó que la línea 7B estaba en perfecto estado de revista.

El señor Trigueros habló directamente de la posibilidad de filtraciones que se producen en el túnel y habló de impermeabilizar las pequeñas filtraciones que se puedan producir en los enganches de las dovelas desde el Wanda del Atlético de Madrid, que está en la Peineta, hasta el Hospital del Henares, de forma que se impidiese cualquier posible camino o flujo de agua que hiciera de nuevo variar la estabilidad que es previsible que tenga ahora mismo el terreno y no se llegaran a producir nuevas oquedades. Esto lo hizo su Consejería en 2016; las obras creo que inicialmente estaban previstas para inicios de 2018 y por algún motivo que todavía no entiendo se han desplazado al verano de 2018. Estamos hablando de 2007 y estamos en 2018, en menos de diez años había que cerrar línea. Las obras costaron 315 millones de euros en 2007, las obras entre 2003 y 2008; en 2008 se actúa con un procedimiento de emergencia contra el tratamiento del terreno y actuaciones complementarias en el entorno del pozo de ventilación en el punto kilométrico 422 de la ampliación de la línea 7 de Metro, esto fue para garantizar la estabilidad. En 2011 también se actúa a través de un procedimiento de emergencia sobre la ejecución del proyecto de inyección de consolidación por debajo de las calles Pablo Olavide y Rafael Alberti.

La Sra. **PRESIDENTA**: Vaya terminando, señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: En 2011 volvió a actuar por 4 millones de euros; en 2014, Copesa, por 2 millones de euros; 2015 y 2016, 5,5 millones de euros; 2016, 1,9 millones de euros y 2017, una partida de 7 millones de euros destinados a impermeabilización.

Termino con la pregunta que he realizado al principio a ver si la señora Directora puede contestármelas. ¿Qué actuaciones concretas va a realizar la Consejería? Muchas gracias, señora Presidenta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Oliver. Tiene la palabra la señora Directora General de Carreteras por un tiempo máximo de cuatro minutos.

La Sra. **DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS** (Pérez Esteban): Muchas gracias. Señor Oliver, como le indicaba, fundamentalmente, las actuaciones que se van a realizar son aquellas que resulten procedentes atendiendo a los informes técnicos. Le concreto. En cuanto a las actuaciones a desarrollar, el próximo verano se ejecutarán las obras correspondientes a los trabajos de mejora e impermeabilización del túnel de la línea 7B en el tramo entre las estaciones de Barrio del Puerto y Hospital del Henares; esto con cargo a un contrato recientemente adjudicado. Esta actuación consiste fundamentalmente en trabajos de impermeabilización en las partes del túnel de la línea 7B comprendido entre estas dos estaciones en las que persisten problemas de filtración de aguas con alto contenido en sal a pesar de las campañas de impermeabilización realizadas anteriormente. Con esta obra se completa el sellado de la totalidad de las juntas de las dovelas que revisten el túnel. Los técnicos especialistas en la materia han determinado que en estos puntos donde se va a actuar los trabajos deben consistir en combinar inyecciones de resinas para el sellado interior de las juntas entre dovelas con la impermeabilización exterior de las juntas inyectadas con fibra de vidrio y resinas epoxi. El importe de adjudicación de este contrato por el que me preguntaba es de 2.254.909,48 euros, IVA excluido. El plazo de ejecución de los trabajos es de cuatro meses; no obstante, solamente se requerirá el corte de la línea durante tres de estos cuatro meses y el inicio estimado del corte de la línea será a principios de junio de 2018.

En cuanto a esta línea, también se encuentra en licitación –le comento esto porque me preguntaba sobre los planes en general- un contrato de servicios para la redacción de un proyecto de reparación de daños en la estación Hospital del Henares, de esta misma línea, que se encuentra actualmente en licitación. Es un contrato para la relación de un proyecto de construcción que determine las acciones, operaciones y obras a realizar en la estación y que se han detectado por los técnicos de la Dirección General.

Le preocupaba los importes que se estaban utilizando en la realización de estas obras. Como sabe, en junio de 2016 se propuso desde la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras el inicio de un expediente de responsabilidad por vicios ocultos en la ejecución del contrato de prolongación de la línea 7B en el tramo entre Coslada y San Fernando. Posteriormente, en noviembre de 2016 se emitió Orden de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras por la que se declaraba a la empresa Dragados S.A responsable de los daños y perjuicios derivados de los vicios

ocultos, a través de la que se reclaman 15.067.861,30 euros en concepto de indemnización por daños y perjuicios acreditados y cuantificados en el momento en el que se dictó la resolución, sin perjuicio de posteriores ampliaciones. Esta Orden está recurrida ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Le informo de que recientemente, el pasado 19 de febrero de 2018, mediante Orden de la Consejería, se acordó una ampliación de la cantidad reclamada a Dragados en el expediente de reclamación de vicios ocultos por un importe adicional que asciende a 2.869.112,66 euros, con el fin de incluir en la reclamación el importe de los trabajos que se estaban ejecutando o no se habían iniciado en el momento en el que se dictó la primera resolución. Por tanto, en total, la cantidad reclamada en concepto de vicios ocultos asciende a 17.936.973,96 euros.

Como ve, los planes de la Consejería consisten, en relación con esta línea, en actuar en todos los puntos en los que se recomiende por los técnicos, siempre con la finalidad de garantizar la seguridad de los usuarios, y, por otro lado, dar asistencia a la Secretaría General Técnica de la Consejería en todo lo relativo a la indemnización por daños y perjuicios.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Directora General. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-210/2018 RGEP.2772. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Daniel Vicente Viondi, diputado del Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, se pregunta a qué se ha debido la acumulación de averías en la línea 9B de Metro en los últimos meses.**

Ruego al señor Carabante que ocupe su lugar en la mesa. (*Pausa.*) Tiene la palabra el señor Viondi para formular la pregunta.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Buenos días. Gracias, señora Presidenta. Señor Carabante, Consejero Delegado de la empresa pública Metro, formulé una pregunta al Consejo de Gobierno respecto a la acumulación de averías que ha tenido la línea 9B, la que discurre desde la estación Puerta de Arganda hasta el municipio de Arganda del Rey. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Tiene la palabra el señor Consejero Delegado.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Señoría, efectivamente, me pregunta por los motivos de la acumulación de esas averías -o más bien incidencias- que se han producido en la línea 9B, en TFM. Efectivamente, desde el último cuatrimestre de 2017, y muy especialmente en este primer trimestre de 2018, se ha incrementado el número de incidencias, y precisamente por eso se van a llevar a cabo a lo largo de este verano unas tareas de mantenimiento y reposición de los elementos para mitigar esas incidencias, que siempre suponen un perjuicio y una incidencia directa sobre los propios viajeros.

El motivo de dichas incidencias se debe a que hay que llevar a cabo tareas de mantenimiento, especialmente en aquellos puntos en los que algunos elementos ya han llegado al final de su vida útil y, por tanto, es preciso renovarlos -en concreto, las dos breteles que se van a llevar a cabo, tanto en Puerta de Arganda como en Madrid, al comienzo de la línea 9-, de tal manera que podamos renovar esos elementos que han llegado al final de su vida útil y ese número de incidencias -que, insisto, causan ese perjuicio- se vea notablemente reducido.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Consejero Delegado. Tiene la palabra el señor Viondi; le queda casi todo el tiempo.

El Sr. **VICENTE VIONDI**: Gracias, señora Presidenta. Es bastante recurrente por parte de los distintos Gobiernos del Partido Popular, tanto en la Comunidad de Madrid como en el Gobierno de España, llamar incidencias a lo que son averías. Se creen que con ello van a paliar un poco el perjuicio que generan a los usuarios.

El hecho es que estamos hablando de una infraestructura que no llega a los veinte años de existencia. Fue el 1 de diciembre de 1998 cuando se inauguró la línea 9B, con la extensión de la línea 9 desde la estación de Pavones hasta Puerta de Arganda, y por extensión, la línea 9.

Por lo que deduzco de sus palabras, señor Carabante, en veinte años ustedes no han acometido ninguna tarea de mantenimiento sobre la infraestructura; por eso su vida útil ha llegado únicamente a estos veinte años. Lo digo a efectos de otras obras que ha llevado a cabo Metro de Madrid -y no le estoy hablando de Gobiernos anteriores, en los cuales usted también participó; me refiero a Gobiernos actuales, como es el de la aún Presidenta Cristina Cifuentes-, en la línea 1, con material y con reformas que llevaban más de treinta o cuarenta años sin hacerse ninguna forma. Esto fue reconocido por su antecesor en el cargo, el señor Juan Bravo, y por su anterior Consejero de Transportes, el señor Pedro Rollán. Nos extraña que en tan poco tiempo haya llegado un punto en el que se hayan generado esa serie de incidencias que provoquen ese problema. Esperamos que se solucione con esa medida correctora, en un plan -aquí usted convendrá conmigo- que no tenían previsto presupuestariamente al inicio del año, porque en los presupuestos del año 2018 no aparecía el cierre temporal de la línea 9B, a lo que se añade la falta de información a los usuarios y a los municipios; consta que tanto al Alcalde de Arganda, don Guillermo Hita, como al Alcalde de Rivas ustedes les han ido informando a posteriori, de hecho, tuvieron que reclamarle a doña Rosalía Gonzalo una reunión urgente tanto el Alcalde de Arganda como el Alcalde de Rivas ante la falta de explicaciones por parte de su Gobierno.

Yo creo que ustedes con la línea 9B siempre van a remolque: en la homologación de horarios, en la prestación del servicio, en el mantenimiento de la infraestructura, y siempre van a favor de la concesionaria, a la cual ustedes, hasta la fecha, pocas exigencias hemos visto que le hagan, tanto el Gobierno de Cristina Cifuentes como los anteriores, ni en la homologación de horarios, ni en el mantenimiento de las infraestructuras, ni en el incremento de vagones en hora punta. La excusa que ustedes nos han puesto per sé ha sido el asunto de la demanda. Yo no sé cómo harán

ustedes con la encuesta de movilidad famosa, retrasada durante mucho tiempo, que, por fin, ¡oh!, va a ver la luz en el año 2018, del Consorcio Regional, pero le puedo asegurar –esto no es intuición, es información- que si el horario, viendo dos poblaciones tan jóvenes como son Rivas y Arganda, se acoplara al resto de la línea sería eficaz y, si las frecuencias en las horas punta, principalmente en la línea 9, se intensificaran, habría más usuarios, porque para el municipio de Rivas y para el municipio de Arganda es su elemento troncal de acceso al centro de la ciudad para no tener que estar constantemente derivándose al transporte privado y al atasco en la carretera A-3.

Por tanto, que sirvan estas incidencias y esta pequeña reforma para que de verdad se tomen en serio la línea 9B, los municipios de Arganda y de Rivas, y a sus vecinos, y pongan alguna medida a la concesionaria, porque hasta ahora, durante todos estos años, ustedes han sido bastante cómplices en todo lo relacionado con la 9B en relación a exigencias en los aspectos que le he indicado. Los vecinos de Rivas y de Arganda, ya que ustedes hicieron esa exhibición de tuneladoras y de ampliaciones de líneas de metro que hicieron, que luego hemos visto que algunas son fracasos totales, como Metro Ligero Este, se merecen que, ya que ustedes decidieron llevarles el Metro hasta allí, les pongan el mismo que tienen el resto de ciudadanos y ciudadanas de la Comunidad de Madrid. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Viondi. Para contestar, tiene la palabra el señor Consejero Delegado de Metro.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señoría. Cuando he utilizado el término "incidencia" es porque es el que utilizamos, que es un término distinto al de "avería", pero, en todo caso, vamos a utilizar el término técnico, que es el de "perturbaciones", que es el término técnico que utilizamos a la hora de valorar si efectivamente se producen incidencias o averías, el número de perturbaciones que hace un tren. En definitiva, lo que le quiero decir es que esas incidencias, averías o perturbaciones se han incrementado en el último semestre del año 2017 y especialmente en el primer trimestre del año 2018; precisamente por eso vamos a acometer esas tareas que -a lo mejor me expresado de manera inadecuada-, digamos, son más de renovación que de mantenimiento, porque el mantenimiento ordinario se hace, como es lógico, igual que se hace en una carretera se hace también de manera continua y permanente en el resto de la red.

Cuando decía mantenimiento, seguramente debía haber dicho reposición. La bretel tanto de Puerta de Arganda como de Rivas hay que renovarla porque ha llegado al fin de su vida útil y, por tanto, hay que padecer –en el buen sentido, porque va a ser un perjuicio para los vecinos- el corte de dicha línea. Por tanto, se va a aprovechar también para llevar a cabo otro tipo de tareas que es necesario ejecutar con el corte, como, por ejemplo, la losa de transición en el puente, que en este momento se encuentra reducida la velocidad en ese tramo. Usted hablaba de dar un mejor servicio, pues el incremento de la velocidad es directamente proporcional al incremento de la capacidad, de tal manera que vamos a poder dar un mejor servicio incrementando esos niveles de velocidad e incrementando, como es lógico, la capacidad.

Decía usted que hemos improvisado esta obra. En ningún caso, este presupuesto efectivamente no aparece en el presupuesto de inversiones de Metro porque aparece en el presupuesto de la concesionaria, porque son obras que va a llevar a cabo la concesionaria y no Metro de Madrid; Metro de Madrid tan solo va a llevar a cabo la renovación de la bretel de Puerta de Arganda porque entra dentro de la red 9, el resto lo acometerá la concesionaria y, por tanto, lo tiene contemplado en el presupuesto. En el Consejo de Administración de TFM, de la concesionaria, del pasado mes de septiembre u octubre –no tome la fecha de manera exacta porque fue después de verano-, se tomó la decisión por parte de los miembros del Consejo de Administración, en el que participa Metro, de aprobar una serie de inversiones, entre las que se encontraban las previstas para este año valoradas en 4,8 millones de euros, y se estableció un calendario durante los 30 años de vigencia de la concesión para acometer esas tareas de mantenimiento y reposición. Insisto en que hay que acometerlas para garantizar la seguridad y, sobre todo, para mejorar la explotación y la capacidad, y que esas perturbaciones o averías que se producen de manera algo más elevadas ahora se vean sustancialmente reducidas. Estoy seguro de que a partir de septiembre todos los viajeros, todos los usuarios de TFM van a notar las mejoras en esa red.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señor Consejero Delegado; le ruego que continúe en el sitio porque tiene más preguntas. Pasamos a la siguiente pregunta.

**PCOC-243/2018 RGEP.3306. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Alberto Oliver Gómez de la Vega, diputado del Grupo Parlamentario Podemos Comunidad de Madrid en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre estado en que se encuentran los estudios mandados por Inspección de Trabajo a Metro de Madrid para medir las concentraciones de radón en las instalaciones de Metro de Madrid.**

Para formular la pregunta, tiene la palabra el señor Oliver Gómez de la Vega.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Buenos días, señor Carabante, gracias por venir hoy a comparecer. Mi pregunta es ¿cómo se encuentran los estudios mandados por la Inspección de Trabajo a Metro de Madrid para medir las concentraciones de radón en las instalaciones de Metro de Madrid?

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oliver. Tiene la palabra el señor Consejero Delgado de Metro para contestar.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, Presidenta. Muchas gracias, señoría. El pasado 8 de febrero Metro realizó la declaración de actividad laboral, de la que existen fuentes naturales de radiación ante la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Economía, Empleo y Hacienda. Hemos llevado a cabo reuniones con el Consejo Superior de Energía Nuclear y con la Universidad de Cantabria, que es especialista en estos asuntos, y estamos tramitando ahora mismo el proceso de licitación para poder

llevar a cabo la adjudicación del contrato de la empresa que lleve a cabo estas mediciones. En concreto, el próximo martes se ha convocado una reunión del Comité de Seguridad y Salud de Metro en el que la empresa va a dar a los delegados de prevención de los sindicatos toda la información en relación con dónde se van a llevar a cabo las mediciones, en qué tiempo se van a llevar a cabo las mediciones y qué es lo que se va a medir. Este tipo de empresas que van a llevar a cabo estas mediciones son empresas muy especializadas y, por tanto, tampoco es sencillo llevar a cabo este proceso de licitación. Ya sabe que la Inspección el pasado 21 de diciembre nos dio un plazo de cinco meses para poder acometer estas inspecciones; finaliza, por tanto, el 21 de mayo y esperamos llegar a cumplirlo. En todo caso, precisamente lo que estamos analizando ahora es cuántas semanas o cuántos meses hay que llevar a cabo ese tipo de mediciones para que los resultados sean absolutamente fiables y podamos tener la garantía de que la presencia de gas radón es absolutamente mínima, tal y como se obtuvo en el informe del año 2001.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Su turno, señor Oliver.

El Sr. **OLIVER GÓMEZ DE LA VEGA**: Mire, yo sé que usted no es responsable de que el radón no se haya medido durante los últimos diecisiete años, pero para mí es responsable de no haber puesto la salud de los trabajadores primero, durante el año y medio que lleva como Consejero Delegado. De nuevo parece que, una vez más, en contra de lo que parecen ser sus principios, tiene que proceder a una serie de mediciones ya obligadas porque Metro lleva una temporada incumpliendo con la normativa en esta materia. En este caso, parece que los sindicatos, hartos de que no se velase por la salud de los trabajadores -cosa que como bien sabe depende del empresario y si no lo sabe, le traeré la normativa también como se la traje al señor Fernández-Quejo en su momento-, tuvieron que hacer una consulta al Consejo de Seguridad Nacional sobre la obligación por parte del empresario para la medición del gas radón en determinadas circunstancias. Una de esas circunstancias o peculiaridades es que es obligatorio en las instalaciones subterráneas, vamos que en su departamento de prevención tiene bastante pinta de que tengan que hacerse de manera obligatoria! También por si acaso luego alega que, como su jefa, no encuentra los papeles, le indico que tras realizar una obra estructural en Metro de Madrid -y llevan varias- es obligatorio volver a medir la presencia de radón por si acaso hubiese alguna formación que desprendiese radón. Parece ser que cuando le comunican la obligación legal que tiene al Comité de Seguridad y Salud, Metro de Madrid indica claramente que no va a mover un dedo hasta que el servicio jurídico confirme dichas obligaciones, y esto lo dice un sindicato en uno de los comunicados que manda a los trabajadores de Metro de Madrid. Entonces, el Consejo de Seguridad Nuclear -poco sospechoso del rojerío podemita- indica la obligatoriedad de realizar un estudio sobre la presencia de un gas radiactivo en el suburbano. Quizás, si yo estuviese al frente de Metro, lo primero que haría es pensar que llevamos diecisiete años sin medirlo y lo segundo en lo que pensaría sería en la salud de los trabajadores de Metro y de los viajeros, más teniendo en cuenta que el gas radón está relacionado con determinados tipos de cánceres.

Mire, es verdad que aparentemente la concentración de gas radón en Metro, a raíz de las mediciones que se hicieron en 2001, no parece extremadamente preocupante, podríamos pensar que

la concentración de gas radón no va a ser un problema en Metro de Madrid, pero lo mínimo que tendría que haber hecho la Dirección de la empresa es empezar a medir en cuanto tuviese la más mínima notificación de que esto tenía que ser así.

En las evaluaciones de riesgos de distintos colectivos, Metro ponía: no procede. Hay un apartado, como bien sabe usted, que es el apartado de radiaciones ionizantes, que Metro pone: no procede. Pues bien, afortunadamente la ley obliga a realizar un estudio de impacto radiológico en los lugares de trabajo bajo tierra y mínimo debería haberse realizado desde hace seis años. De nuevo le repito que yo no le hago a usted responsable de lo que ha ocurrido en los cuatro años y medio, de los seis últimos, que usted no ha sido responsable de Metro, pero el último año y medio, usted y su departamento de riesgos deberían ser los primeros en intentar esclarecer por todos los medios y en establecer que no hay absolutamente ningún riesgo para los trabajadores, y estaremos todos encantados de saberlo. Hay algunas preguntas de las que le iba a hacer que ya ha respondido en su intervención, como es la de cómo está actualmente la medición de este gas radiactivo; por lo que he entendido, ustedes están trabajando para hacer una licitación, con lo cual esta pregunta la doy por respondida. Se ha elaborado un protocolo para hacer mediciones tras la obras que se van a llevar a cabo, es decir, usted sabe que después de cada obra hay que volver a hacer una medición de gas radón, y yo le pregunto: ¿hay algún protocolo que estén elaborando en Metro para esta situación? Y le pregunto también a usted: ¿considera que Metro ha actuado con responsabilidad en este tema? Creo que con estas tres preguntas –en realidad una de ella respondida-, queda suficientemente acreditado. Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Oliver. Tiene la palabra, señor Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Le agradezco de verdad que no me haga responsable de las cosas que han sucedido en Metro mientras yo no he sido Consejero Delegado, ahora bien, yo creo que usted se ha confundido en una afirmación, ha dicho que yo he puesto en riesgo la salud de los trabajadores. Yo entiendo que usted no ha querido decir eso y se lo digo sinceramente porque es una afirmación bastante grave; lo ha dicho en su primera frase y le ruego que usted lo retire del acta si de verdad ha dicho que yo he puesto en riesgo la seguridad de los trabajadores.

En todo caso, por dar contestación concreta a las cuestiones que usted me planteaba, efectivamente el 7 de noviembre el sindicato Solidaridad Obrera comunica en el Consejo de Seguridad y Salud la necesidad de llevar a cabo, después de haberlo consultado con el Consejo Superior de Energía Nuclear, estos estudios de presencia de gas radón en la red de Metro. Lo que se dice por parte de Metro es que existe ya un informe en el año 2001, donde se tomaron mediciones, cuya conclusión dice que los valores detectados están dentro de la más absoluta normalidad en los lugares de trabajo y además se encuentra muy alejados de los límites recomendado, siendo poco probable la aparición de efectos adversos para la salud de los trabajadores expuestos. Siempre se entendió desde prevención que estas mediciones eran suficientes.

Efectivamente, en el año 2012 se modifica la legislación a través de una Instrucción del Consejo Superior de Energía Nuclear y, en paralelo, una vez que el sindicato Solidaridad Obrera comunica el 7 de noviembre esta circunstancia, tomamos la decisión de llevar a cabo estas mediciones. En paralelo el sindicato Solidaridad Obrera hace una comunicación a Inspección de Trabajo. Nosotros lo que hacemos, con carácter previo a la comunicación por parte de la Inspección de Trabajo, es elaborar, como muy bien decía su señoría, un informe a través de la asesoría jurídica de Metro que establezca la obligatoriedad de llevar a cabo estas mediciones. El 11 de diciembre procede hacer el informe de la asesoría jurídica en el que se dice que es necesario llevar a cabo estas mediciones y, por tanto, se toma la decisión con carácter previo al requerimiento de la Inspección de Trabajo de llevar a cabo esas mediciones. Es verdad que esas circunstancias se producen en paralelo porque, mientras el sindicato lo comunicaba al Comité de Seguridad y Salud, también lo comunicaba a la Inspección de Trabajo. En todo caso, después de haber tenido varias reuniones con el Consejo Superior de Energía Nuclear y con distintas universidades y empresas especializadas, es, como muy bien decía su señoría, muy improbable la presencia de gas radón por diversas circunstancias especialmente derivadas del terreno en el que circula el Metro, por los sistemas de ventilación que tiene Metro de Madrid, es decir, distintas circunstancias nos dan la señal de que es altamente improbable la presencia de este gas.

A pesar de eso, los criterios no solo legal y jurídico sino también el criterio de prudencia nos obligan a llevar a cabo esas mediciones. Le decía, señoría, que lógicamente estamos tardando unas semanas, más que nada por el protocolo. Es un tema absolutamente específico en el que existe muy poco conocimiento técnico, muy pocas empresas que conozcan de este asunto y, por eso, hemos tenido diversas reuniones no solo con la Universidad de Cantabria, que es una universidad especialista en estos asuntos, sino también con el Consejo Superior de Energía Nuclear para ver qué tipo de empresas están acreditadas, qué tipo de empresas lo puede llevar a cabo, cómo hay que hacer las mediciones, si tienen que ser de dos, tres o cuatro meses, en qué lugar de las propias estaciones hay que tomarlo. Eso es lo que estamos definiendo, es decir, estamos definiendo, como bien decía su señoría, ese protocolo para llevar a cabo esas mediciones. Eso es lo que vamos a llevar en la próxima reunión que se va a producir el martes al Consejo de Seguridad y Salud para ponerlo en conocimiento de los delegados de prevención y comenzar a llevar a cabo esas mediciones.

En cuanto al proceso de licitación, ahora mismo estamos recibiendo las ofertas y, por tanto, muy previsiblemente en las próximas semanas se va a producir la adjudicación a la empresa que va a llevar a cabo estas mediciones. Como muy bien le decía antes, tenemos de plazo hasta el 21 de mayo, aunque es ampliable, por supuesto, este plazo, así lo hemos comunicado y lo hemos hablado ya con la Inspección, teniendo en cuenta que todavía desconocemos, porque vamos a comunicarlo el martes, cuánto tiempo hay que llevar a cabo las mediciones y dónde hay que llevarlas.

Insisto en ese mensaje de tranquilidad de que existe muy baja probabilidad de que haya una presencia importante de gas radón en la red de Metro; el propio informe del año 2001 dice que no existe y que está muy alejado de esos límites y, por tanto, creo que existe, como bien decía

también usted, cierta tranquilidad en relación a los resultados de esas mediciones, pero insisto en que las vamos a llevar a cabo lo antes posible. Muchas gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Carabante. Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**PCOC-249/2018 RGE.3332. Pregunta de respuesta oral en Comisión, a iniciativa del Ilmo. Sr. D. Juan Ramón Rubio Ruiz, diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos en la Asamblea de Madrid, al Gobierno, sobre valoración que realiza el Gobierno de las últimas adjudicaciones realizadas por Metro de Madrid relativas a la redacción de proyectos de ingeniería.**

Tiene la palabra el señor Rubio Ruiz para formular la pregunta.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Doy por formulada la pregunta.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Para contestar, tiene la palabra el señor Consejero Delegado de Metro, don Borja Carabante.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Gracias, señora Presidenta. Le rogaría que me aclarara la pregunta porque, en relación a los proyectos de ingeniería, hemos solicitado información y en los últimos años se han llevado a cabo tan solo dos contrataciones de redacción de proyectos de ingeniería por 29.000 y 48.000 euros, y supongo que usted no se referirá a esto. Por lo tanto, si me aclarara la cuestión en mi siguiente intervención le daré contestación.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Carabante. Tiene la palabra el señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Gracias, señora Presidenta. Hago el desarrollo y después me contesta. En primer lugar, quiero recordar, como supongo que estará informado, que esta misma mañana nos hemos despertado con dos roturas de carril en la línea 6 y, como bien sabe, es consecuencia de la falta de mantenimiento. Yo creo que tenemos que poner solución a esos problemas.

Dicho esto -le voy a leer solamente los números de las licitaciones-, la 209, adjudicada con una baja del 52,13 por ciento, se consideraba temeraria a partir de 50,3 por ciento; la 251, baja del 49,37, temeraria a partir del 47,32; la 252, baja del 45,1 por ciento; la 174, baja del 56 por ciento; la 175, baja del 54 por ciento, y así algunas más.

Les leo un artículo de diciembre del año pasado que dice lo siguiente: "Metro de Madrid adjudica un contrato de ingeniería a una oferta que calificó de temeraria." En la segunda parte de este artículo se puede leer: "Precisamente la ausencia de este criterio técnico dejó en apenas un tercio la lista de los grupos que finalmente presentaron la oferta, la horquilla de baja se refleja en las

propuestas, que iban desde el 14" -no voy a leer lógicamente nombres de empresas- "hasta el 28, a excepción de una, que presentaba un descuento sobre el presupuesto superior al 43 por ciento, casualmente, la adjudicataria."

Si hablamos de la convocatoria del contrato de redacción del proyecto de ampliación de la línea 11 de Metro de Madrid, Plaza Elíptica-Conde de Casal, como usted bien sabe -aquí tiene el pliego-, nos vamos a tramitación y procedimiento, criterio de adjudicación: precio. Posteriormente en el periódico Expansión se publica un artículo que dice lo siguiente: "Madrid se enfrenta a las ingenierías al lanzar una subasta exprés por la línea 11 de Metro."

Señor Carabante, hablar de la importancia que entendemos que tienen los proyectos de ingeniería sería redundante, el proyecto de ingeniería, en definitiva, es quien define el alcance, el objetivo, los costes, las características en definitiva de la solución que estamos buscando. De hecho, en un congreso de ingeniería que hubo se dijo que nos estamos enfrentando a un proceso de cambio de forma de invertir en las infraestructuras y se trata de demostrar que la inversión en ingeniería siempre es rentable.

Para no pecar de irnos a las ingenierías, nos vamos a un estudio de Mckinsey, que entiendo que es una empresa de referencia que podemos considerar suficientemente seria y competente -no sé si está de acuerdo conmigo, pero, vamos, es a nivel mundial-, que en su estudio "Infrastructure productivity: How to save \$ 1 trillion a year" -¿cómo vamos a salvar 1 trillón en este caso de dólares americanos?; un trillón que corresponde, como bien saben, a nuestros billones, no a sus trillones- expone que podemos ahorrar hasta un 40 por ciento en infraestructuras; de hecho, haciendo un estudio sobre las inversiones a realizar en los próximos 18 años, suponen un incremento del 60 por ciento sobre las inversiones que se han realizado hasta ahora, en los últimos 20 años, pero que, efectivamente, se pueden alcanzar objetivos de reducción de costes en desarrollos de proyecto de hasta el 35 por ciento. ¿Cómo se ha hecho el estudio? A través de un análisis de 400 casos reales desarrollados, por lo que entiendo que este estudio tiene una seriedad y una contundencia importantes.

En definitiva, para no profundizar más en el tema, para no dar muchos más datos del estudio, como bien sabéis, trabajé muchísimos años en HP, Hewlett Packard, y allí teníamos una frase, que estaba incluida dentro de lo que llamábamos el estilo HP, que decía: aprender equivocándonos. ¿Por qué no aprendemos en Metro, señor Carabante? Tenemos el ejemplo de la línea 12, que ha tratado mi compañero señor Oliver; tenemos el ejemplo de la 7B, en el que el mal desarrollo, por no decir carencia a veces, de estudios de ingeniería adecuados nos ha llevado a la situación en la que estamos, es decir, la situación de estar heredando continuamente unas infraestructuras inútiles, unas infraestructuras costosas, unas infraestructuras muy poco operativas, o sea, tramos de circulación a 25 kilómetros por hora, por no hablar de las secciones del túnel de 7B que están perdiendo la capacidad portante del terreno sobre el que asientan. En definitiva, señor Carabante, ¿cuándo vamos a aprender? ¿Cuándo vamos a optimizar el dinero de los madrileños y cuándo vamos a hacer el trabajo como corresponde? Es decir, ¿cuándo vamos a llegar a ese 8 por

ciento de inversión en ingeniería o al menos al 5 por ciento? El 8 por ciento es la media que hay en Europa, el 5 por ciento es el objetivo que nos ponemos aquí, en Madrid, el que le pongo a usted para Metro de Madrid, que está 3 puntos por debajo de la media europea; bueno, para ser exactos, 2,5 puntos por debajo de la media europea, 3 puntos por debajo del objetivo, en definitiva, una inversión rentable. Y, por cierto, somos una potencia mundial en ingeniería, ¡aprovechémoslo! Gracias.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señoría. Para contestar, tiene la palabra el señor Consejero Delegado.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Muchas gracias, señora Presidenta. Efectivamente, señoría, no había acertado, en relación a la formulación de la pregunta, con lo que usted me quería finalmente preguntar, o sea que he hecho bien en pedirle aclaraciones. Efectivamente, en ingeniería somos una potencia a nivel mundial y de un reconocido prestigio, por eso yo estoy seguro de que muchos de los resultados de muchas infraestructuras que usted achacaba a malos proyectos yo no creo que sea así, yo no creo que muchas de las deficiencias que hayan podido aparecer en algunas infraestructuras, y no hablo de nada en concreto sino a nivel general, no se deben a malos proyectos.

Usted me decía que optimizáramos el dinero de los madrileños y eso es precisamente lo que se hace; en fin, ¿por qué vamos a pagar más pudiendo hacerlo pagando menos? Si hay gente que está dispuesta a hacer unas bajas en relación al precio de licitación, ¿por qué tenemos que adjudicar al precio de licitación y no al precio que oferta una empresa? Esto es lo que tiene un procedimiento abierto de libre concurrencia en el que las empresas compiten por llevar a cabo unos trabajos. Usted en el fondo lo que me está pidiendo es que no adjudiquemos en baja temeraria o que no adjudiquemos con esas bajas. Yo, afortunadamente, no he formado parte en mi vida de ninguna Mesa de Contratación y, por tanto, lo que doy es libertad absoluta a los miembros de esas Mesas de Contratación para hacer los informes y las valoraciones técnicas y económicas que conllevan eso. Por tanto, yo no puedo dar ninguna instrucción diciendo: oiga, no se adjudique a partir de determinada baja.

Es que no sé qué más contestarle. Usted dice que tenían una máxima que decía: "aprendiendo a equivocarnos", pues yo también intento aprender de los errores, pero lamento decirle que en este caso no veo ningún error en la adjudicación de ninguna de las empresas o procedimiento de los que usted me ha dicho, porque han sido libre concurrencia, con criterios objetivos, elaborados a través de una Mesa de Contratación, y afortunadamente yo no puedo hacer nada para evitarlo ni puedo dar ninguna instrucción a nadie de que no se adjudique a partir de una determinada baja. En todo caso, lo importante es que los proyectos, con independencia de las bajas, se cumplan, sean buenos proyectos y se puedan ejecutar, y eso es en lo que nosotros estamos. Una vez que se lleva a cabo un proceso de licitación abierto de libre concurrencia y se establecen las bajas, lo que tenemos que exigir es que quien ha hecho esa oferta, como usted dice, calificada de temeraria... Por cierto, establecida en la ley, por supuesto; no dice Metro que es temeraria, lo dice la ley, que dice que a

partir de determinado porcentaje de media... *(El señor Rubio Ruiz pronuncia palabras que no se perciben).*

La Sra. **PRESIDENTA**: Por favor, señor Rubio.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Es que, vamos a ver, no calificuemos de temeraria. La ley lo que dice es que a partir de determinado porcentaje en relación al precio medio de licitación se considera temeraria, pero es un término que utiliza la Ley de Contratos del Sector Público y no Metro de Madrid, y a partir de ahí se solicita a la empresa que justifique si es capaz de acometer ese proyecto, en este caso ese contrato con esa baja, la Mesa de Contratación estima que sí o que no y se procede a su adjudicación. Lamento de verdad no poderle dar una contestación más elocuente o llevar a cabo alguna medida para reducirlo. En fin, estoy abierto a aprender equivocándome y a que usted me dé esas medidas que podemos adoptar, que, por supuesto, las estudiaremos y las propondremos a los servicios técnicos de Metro de Madrid y también al servicio de contratación por si no entra en contradicción con la Ley de Contratos del Sector Público y, si es posible, las pondremos en práctica.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Consejero Delegado. Para la réplica, tiene la palabra el señor Rubio pero por menos de un minuto, si quiere.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Disculpe, pensaba que había agotado el tiempo. Señor Carabante, yo creo que sí se pueden hacer cosas y más desde la Gerencia de Metro. Lo primero es aplicar la nueva Ley de Contratación Pública y dar, en todos los proyectos de ingeniería, un peso del 51 por ciento al proyecto y, como mucho, un peso del 49 por ciento al precio. El precio no determina, si me lo permite, el valor de la solución sino que al final, cuando queremos hacer una adjudicación, es, además del precio, el diseño, el alcance de la propuesta, la valía de la empresa, la experiencia, como bien sabe... En definitiva, en contratación pública creo que usted me puede dar lecciones a mí no yo a usted. *(El señor Consejero Delegado de Metro de Madrid pronuncia palabras que no se perciben.)* ¡Hombre!, en mi caso es muy simple: nunca he estado en la Administración Pública, con lo cual mi experiencia es cero, así que entiendo que usted tiene más experiencia que yo. Pero, vamos, que le estoy adjudicando más experiencia positivamente, no le estoy criticando por eso; todo lo contrario, digo que tiene más experiencia que yo. ¿No lo puedo decir? (El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID**: *La experiencia de las empresas.*).

La Sra. **PRESIDENTA**: Termine, señor Rubio.

El Sr. **RUBIO RUIZ**: Sí, sí, la experiencia de las empresas en proyectos similares. Y sí se puede valorar, porque en ese sentido, como bien sabe, lo que se hace es aportar documentación al respecto, con proyectos de características similares que pueden ser valorados por los técnicos cualificados como corresponde.

La Sra. **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rubio. Tiene la palabra el señor Carabante, pero por pocos minutos.

El Sr. **CONSEJERO DELEGADO DE METRO DE MADRID** (Carabante Muntada): Solo quiero decirle muy brevemente que me parece bien su opinión, que usted prefiere valorar los criterios subjetivos por encima de los criterios objetivos determinados en el precio. Pero, bueno, es una opinión. Yo prefiero que tengan un peso muy superior los criterios objetivos que los criterios subjetivos, a diferencia de lo que usted está planteando, porque propone que sea el 51 por ciento la valoración de los criterios subjetivos, de valoración técnica y no... ¡No!, es que la ley no dice eso; la ley obliga a que haya valoración técnica, no pondera en qué porcentaje... *(El señor Rubio Ruiz pronuncia palabras que no se perciben.)* ¡Ya!, pero usted me está diciendo que valoremos el 51 por ciento con criterios subjetivos y –es mi opinión– yo no estoy dispuesto a hacer eso, prefiero tener una valoración con el mayor porcentaje posible de los criterios objetivos, y se lo digo precisamente porque eso garantiza que haya un procedimiento abierto de libre concurrencia y de adjudicación con criterios objetivos, que es lo que estamos haciendo. La modificación de la ley que ha entrado en vigor a partir del 9 de marzo no habla en ningún momento de la ponderación que deben tener los criterios técnicos ni los criterios económicos, habla de que se debe tener una valoración técnica, y eso ya lo hacemos nosotros; ya lo hacemos en el procedimiento de Metro, donde hay una valoración técnica previa a partir de la cual hay, digamos, un pasa o no pasa y, a partir de ahí, se imponen los criterios objetivos, en este caso el criterio económico.

La Sra. **PRESIDENTA**: Muchísimas gracias, señor Consejero Delegado; encantada de tenerle de nuevo hoy aquí. Pasamos al último punto del orden del día.

———— **RUEGOS Y PREGUNTAS.** ————

¿Algún ruego o alguna pregunta que formular a la Mesa? *(Denegaciones.)* No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

*(Se levanta la sesión a las 11 horas y 8 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)

**TARIFAS VIGENTES**

Información sobre suscripciones y tarifas,  
consultar página web de la Asamblea.



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

Asamblea de Madrid