

**PROPOSICIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE AHORA GETAFE AL AYUNTAMIENTO PLENO SOLICITANDO MEDIDAS ALTERNATIVAS FRENTE AL CIERRE DE VARIAS ESTACIONES DE LA LINEA 12 DE METRO (METROSUR)**

La línea 12 de Metro (Metrosur) que une las ciudades de Getafe, Leganés, Alcorcón, Móstoles y Fuenlabrada, fue inaugurada el 11 de abril de 2003. 4 años y 1.700 millones de euros después de que Alberto Ruiz Gallardón lo prometiera en elecciones y apenas un mes antes de las famosas elecciones del “Tamayazo”. Es un ejemplo más de la concepción con la que se realizan obras de gran envergadura, donde priman intereses electoralistas para inaugurar de cara a las siguientes citas electorales, en lugar de aspectos como la adecuada ejecución de dichas infraestructuras o la idoneidad de las mismas.

El Metrosur ha tenido graves problemas estructurales desde el principio: las filtraciones y los corrimientos de tierra hacen que la placa de sustentación se esté hundiendo. Apenas unos meses después de su inauguración un informe del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) con fecha 19 de julio de 2003 ya apunta la sustitución del relleno de hormigón por un material granulado sin impermeabilizar adecuadamente el revestimiento como causa de dichas filtraciones.

Un año después de su inauguración es un informe realizado por la Gerencia de Mantenimiento de Vía y Obra de la Unidad de Obra Civil el que pone de manifiesto la existencia de problemas en diversos tramos del Metrosur, debido a la presencia de lima, gravilla, caliza o fuertes decantaciones de carbonato cálcico en el canal de la entrevía, que provocaron obturaciones en las acometidas de los pozos de bombas, grietas en la plataforma y hundimiento de tacos, por movimiento de la plataforma.

En lo que respecta a Getafe, se produjeron grietas en edificios de Getafe Norte que llevaron a la aprobación por unanimidad en marzo de 2007 por el Pleno del Ayuntamiento que Madrid Infraestructuras del Transporte (MINTRA), como responsable de las obras, atendiera las reclamaciones de los vecinos y vecinas y pusiera a disposición todos los medios técnicos precisos para la evaluación de incidencias y aportara las soluciones contractivas precisas para la subsanación con carácter permanente de las incidencias surgidas.

En Julio de 2010 este mismo pleno aprobaba requerir a MINTRA que asumiera de una vez sus responsabilidades y que arreglara de manera urgente y definitiva las grietas aparecidas en las viviendas, fruto de la obra de Metrosur.

En 2012 se procedió a un cierre de emergencia para reparaciones con base en informes que alertaban de un “elevado riesgo de descarrilamiento” debido a filtraciones de agua y deterioro de la plataforma de hormigón de la vía. Las inundaciones ya llegaban a la cota de vía. La Comunidad de Madrid intentó hacer pagar a sus contratistas los 7,7 millones de euros que costaron dichas reparaciones.

En septiembre de 2013 un nuevo informe del CEDEX señala como zonas donde se observan más síntomas de deterioros por las filtraciones, el paso del túnel por los barrios de Arroyo Culebro, Sector III, La Alhóndiga y El Casar. No parece casual que sean precisamente los vecinos de las estaciones de Conservatorio y Alonso de Mendoza los que estén denunciando vibraciones. Las zonas con más filtraciones provocan una reducción de la velocidad de los

convoyes tan significativa que, infructuosamente, se intenta recuperar en los tramos en mejor estado.

En el verano de 2014 se vuelven a hacer actuaciones por valor de 10,4 millones de euros en la totalidad de la línea. Desde entonces se han ido acometiendo más obras parciales con el mismo resultado: persisten las filtraciones, las vibraciones, y el mal servicio por la acumulación de retrasos.

En marzo de 2017 el Tribunal Superior de Justicia sentenció la responsabilidad de MINTRA, en el fallo de diseño de la plataforma y el grave error que supuso la sustitución del relleno de hormigón por grava-cemento que viene provocando los problemas de filtraciones desde su inauguración. Sentenciando por tanto la responsabilidad de la Consejería de Transportes, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid

7 meses después, en noviembre de 2017 se han vuelto a adjudicar obras para reformar Metrosur por valor de 24 millones de euros. El contrato establece 48 semanas para su ejecución que provocará el cierre de 14 de las 28 paradas: El Bercial, Los Espartales y El Casar (Getafe); El Carrascal, Julián Besteiro, Casa del Reloj, Hospital Severo Ochoa, Leganés Central y San Nicasio (Leganés); Puerta del Sur, Parque Lisboa, Alcorcón Central y Parque Oeste (Alcorcón); y Universidad Rey Juan Carlos (Móstoles).

Cabe destacar la declaración de David Marjaliza en el marco del caso Púnica del 17 de enero de 2018 en la que reconocía haberse repartido con Francisco Granados y Javier López Madrid 3'6 millones de euros por comisiones por obras en Metrosur, la prolongación de la línea 10 de Metro de Madrid y el Metro Ligero en el breve periodo, apenas un año y un mes, en el que Francisco Granados fue Consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

Por todo lo expuesto, el Grupo Municipal de **AHORA GETAFE** propone a este Pleno del Ayuntamiento, la adopción de los siguientes **ACUERDOS**:

**PRIMERO.-** Instar a la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid a que las reformas que se acometan resuelvan definitivamente los problemas estructurales que sufre el Metrosur.

**SEGUNDO.-** Instar a la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid a que se implementen líneas de autobús gratuitas, con frecuencias superiores a las del servicio convencional de MetroSur, que sustituyan los servicios cancelados, incluyendo recorridos exprés sin parada en algunas estaciones si es necesario para garantizar el tiempo de viaje para los recorridos más largos, y eviten la realización de transbordos para trasladarse entre dos estaciones cerradas por obras.

**TERCERO.-** Instar a los Gobiernos Municipales de Getafe, Leganés, Alcorcón y Móstoles a implementar al menos provisionalmente carriles bus, sistemas de prioridad semafórica y cambios de señalización en los recorridos para mejorar los tiempos de viaje y las frecuencias de los autobuses que presten servicio entre las estaciones afectadas.

**CUARTO.-** Instar a la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid a reducir el coste del billete sencillo o de diez viajes para Metrosur en un 50% hasta la finalización de las obras y la recuperación de la normalidad en la prestación del servicio.

**En Getafe, a 07 de marzo de 2018**

**Fdo.: Marta María Esteban Viñas,  
Portavoz del Grupo Municipal de Ahora Getafe.**