

A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal (Adelante Andalucía, Más per Mallorca, Más Madrid, Compromís, Geroa Bai y Agrupación Socialista Gomera), a instancia del senador Pablo Gómez Perpinyà (Más Madrid) de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación en la comisión correspondiente, de la siguiente Moción.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La A5 es una de las principales vías radiales de España, que en la Comunidad de Madrid atraviesa el área metropolitana, conectando ciudades de alta densidad de población como son Alcorcón, Móstoles, Navalcarnero y la ciudad de Madrid. Antes de la pandemia, la A-5 venía soportando una intensidad media diaria de tráfico de aproximadamente 151.000 coches.

Las madrileñas y madrileños son conscientes de que la estación de medición de la contaminación de Plaza Elíptica, situada en el Paseo de Santa María de la Cabeza (también una autovía, la A-42), es la estación con peores registros de calidad del aire de la red de estaciones del Ayuntamiento de Madrid y de todo el país. Para hacernos una idea del nivel de contaminación del entorno, basta con mencionar que incluso en 2020 y 2021, con la pandemia provocada por la COVID-19 y la reducción a mínimos de la actividad, esta estación incumplió los niveles de contaminación permitidos. Y en 2019, el último año con registros normales, alcanzó una media anual de 53 microgramos por metro cúbico ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) de NO_2 , frente a los 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ permitidos por la legislación nacional y europea y los 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) para considerar la calidad del aire como segura.

Los malos registros no representan exclusivamente lo que sucede en Plaza Elíptica, sino que reflejan la situación de todos los accesos a Madrid. En el caso particular de la A-5, estos registros podrían, además, ser incluso superiores, dado el encajonamiento de la autovía entre los edificios de los barrios colindantes y que el tráfico que soporta el eje de la A-5 es un 25% superior al de la A-42.

Grupo Izquierda Confederal

Grup de l'Esquerra Confederal / Ezker Konfederalaren Taldea

Es más, un estudio liderado por el Instituto de Salud Global de Barcelona publicado en *The Lancet Planetary Health*, estimó que en Madrid mueren de forma prematura 3.703 personas al año a causa de la contaminación. Y, en concreto, es la ciudad con más muertes por dióxido de nitrógeno (NO₂), uno de los contaminantes que se respiran en Madrid, con más de 2.000 muertes al año.

La única medida eficaz para resolver estos problemas es la reducción de la circulación de coches, puesto que otras medidas como el soterramiento son eficaces para retener las partículas en suspensión, pero no son capaces de retener los gases, como el NO₂ y el ozono, que siguen siendo expulsados a la atmósfera, sometiendo a los vecinos a exposiciones nocivas de estos contaminantes.

A lo mencionado anteriormente se suma el ruido, un contaminante de primer orden. Aunque sus efectos sobre la salud pasan más desapercibidos que los de la contaminación química, está demostrado su alto impacto en la salud tanto física como mental de las personas que sufren altos niveles. Según el estudio “Los efectos del ruido en la salud” elaborado por el Instituto de Salud Carlos III y referido a Madrid, el ruido no solo provoca problemas auditivos, sino también enfermedades y muertes evitables por problemas pulmonares, cardíacos, metales (ansiedad, depresión) y neurodegenerativos (alzheimer, parkinson), así como problemas del desarrollo y el aprendizaje en la infancia.

Los altos niveles de contaminación ambiental y acústica no son simples datos, sus efectos nocivos afectan de manera directa a la salud y calidad de vida de las personas que viven en el entorno de la A-5, por ejemplo, las más de 500 mil vecinas y vecinos de municipios como Villaviciosa de Odón (28.030), Alcorcón (169.502) Móstoles (209.639), Arroyomolinos (33.687) y Boadilla del Monte (59.052), que vienen pidiendo soluciones a estos problemas desde hace años.

A la mala calidad del aire y los impactos del alto tráfico en la A-5 se suma la falta de previsión de la Comunidad de Madrid respecto a la movilidad sostenible. En los últimos años, la situación del transporte público en la Comunidad de Madrid está pasando por grandes dificultades. No sólo derivado de la crisis del Covid sino que en la última década, y tal y como muestra la Encuesta Domiciliaria de Movilidad, el uso del transporte público ha disminuido en 8 puntos: es decir, el uso del transporte público ha pasado de suponer un 32% del total de viajes en la Comunidad de Madrid a un 24%. Observando la evolución del uso del transporte privado frente al público, el primero ha pasado de representar un 51% de los viajes al 60%.

Grupo Izquierda Confederal

Grup de l'Esquerra Confederal / Ezker Konfederalaren Taldea

La misma Encuesta indica que, de los 2,51 viajes por persona que realizan las vecinas y vecinos del Corredor de la A-5, solamente el 0,44 son en transporte público, el 0,97 a pie y el 0,05 en otros modos, categoría que la bicicleta comparte con motos, taxis y vehículos de alquiler con conductor (VTC). Todas estos modos de transporte son ampliamente superados por el 1,06 que representan los viajes en coche. Asimismo, cabe mencionar que el 42% de los viajes que hacen las personas que viven en los alrededores de la A-5 son de carácter obligado, es decir, por motivo de trabajo o estudios.

Debería ser urgente para una administración responsable el tomar medidas conducentes a la mejora del transporte público, haciéndolo más eficiente y atractivo. Por ello, a continuación, se relatan algunos sistemas de transporte e infraestructuras que suponen una oportunidad para conseguir estos dos objetivos:

- **Intercambiadores comarcales.** Esta infraestructura ya fue explorada por la Comunidad de Madrid, que hace más de 15 años y en colaboración con el Consorcio Regional de Transportes y la consultora *Steer Davis Geave*, elaboró el Estudio Intercambiadores Comarcales en la Comunidad de Madrid.

Estas infraestructuras superan en servicios a los aparcamientos disuasorios, aunque los incluyen, y suponen un nodo de transportes realmente intermodal en origen. Este estudio, del que ya dispone la Comunidad de Madrid, tenía como objetivo determinar la localización más adecuada, así como el diseño básico de ocho nuevos intercambiadores comarcales, que conectasen las redes ferroviarias de Cercanías y Metro, con las plataformas reservadas de autobuses planificadas por el Ministerio de Fomento en los accesos a Madrid (carriles bus-VAO).

El estudio analizaba los municipios donde existía la oportunidad de establecer estos intercambiadores por cada uno de los corredores de entrada a la ciudad de Madrid, planteando incluso parcelas concretas donde poder actuar.

En concreto, en el eje de la A5 se estudiaron ubicaciones para el establecimiento de estos intercambiadores comarcales en los municipios de Móstoles, Arroyomolinos y Navalcarnero.

- **Aparcamientos disuasorios.** En 2019, la Comunidad de Madrid presentó el Plan AparcaT que tenía como objetivo el fomento de la intermodalidad al establecer aparcamientos

Grupo Izquierda Confederal

Grup de l'Esquerra Confederal / Ezker Konfederalaren Taldea

disuasorios en el entorno de estaciones de Cercanías y otros modos de transporte, con lo que se reduciría el tráfico de acceso a la capital durante la hora punta. Se presentó como un plan a desarrollar en tres fases y una inversión total prevista era de 200 millones de euros.

La primera fase concluía en 2021. Estaba previsto que dispusiéramos de 25 aparcamientos y un total de 16.000 plazas. Básicamente, la tarea consistía en ampliar y adecuar los aparcamientos ya existentes mediante la instalación de barreras de paso y delimitando las plazas, así como dotándolos de vigilancia y de una nueva imagen identificativa e integrándolos en la plataforma de gestión. Para 2029, la red alcanzaría más de 90 aparcamientos con más de 46.000 plazas, que permitirán reducir el tráfico. Esto se abordaría de forma paralela a la adecuación de marca y consistiría en la construcción de aparcamientos,

Actualmente, el Consorcio Regional de Transportes es el responsable de la coordinación del uso de los aparcamientos de la red con el abono transportes y la Consejería de Administración local la responsable de construir los nuevos aparcamientos a través del nuevo Plan de Inversiones Regionales, vía proyectos supramunicipales. A mayo de 2022 no hay construido ni un nuevo aparcamiento disuasorio por la Comunidad de Madrid.

- Los carriles de acceso restringido en las autovías radiales de Madrid, los conocidos como **BUS VAO**, son una importante infraestructura que impacta en la mejorar la circulación y en la reducción de la contaminación en hora punta en el corredor en el que se sitúa. En Madrid, está consolidado y lleva en funcionamiento desde el año 1995 el carril BUS VAO de la Autovía A6 y pendiente de inauguración desde su anuncio en 2016, el carril BUS VAO de la Autovía A2. Es imprescindible ampliar el plan de establecimiento de carriles de acceso prioritario en las vías madrileñas, entre ellas la A5.
- El sistema de Autobús Rápido de Alta Capacidad (que en inglés se conoce como **BRT**, por las siglas de Bus Rapid Transit) es un sistema de transporte público masivo en autobús. Tiene como objetivo combinar los carriles reservados con 'estaciones' de autobús en las que realizar la cancelación del billete, autobuses de un tamaño mayor que los autobuses convencionales y una gestión preparada para lograr el rendimiento y la calidad de un tren ligero o un sistema de metro, pero con la flexibilidad, los costes y la simplicidad de un sistema de autobuses.

Grupo Izquierda Confederal

Grup de l'Esquerra Confederal / Ezker Konfederalaren Taldea

- La red de **Cercanías Madrid** cuenta con 370 kilómetros, 90 estaciones y, a cierre de 2021, mueve diariamente a más de 907.000 usuarios. El entorno de la autovía A5 está cubierto por la línea C5, que da servicio en forma de herradura a los municipios de Humanes, Fuenlabrada, Leganés, Madrid, Alcorcón y Móstoles.

En este área es importante resaltar la ampliación de la red de Cercanías desde Móstoles a Navalcarnero, que fue un compromiso electoral de Esperanza Aguirre. A raíz de este compromiso, y después de la negativa de Fomento de asumir esta obra, fue la Comunidad de Madrid la que se embarcó en este proyecto y la licitó a OHL en 2010. Este trazado, en teoría tendría 15 km, 7 estaciones y estaría abierta a finales de 2015. Esta obra abandonada, está implicada en la trama Lezo, por el presunto cobro de una comisión de 1,4 millones de euros por parte de Ignacio González por la adjudicación de las obras del tren.

Casi una década después de que se anunciase esta obra, los vecinos y vecinas de Navalcarnero y Móstoles siguen sin tener esta conexión y es urgente dar una solución.

Desde Más Madrid en el ayuntamiento de Madrid se ha presentado la propuesta “Paseo Verde Latina”, que propone la reforma integral del acceso a la ciudad compatibilizando el derecho a la movilidad con una correcta integración de las infraestructuras de alta capacidad. La solución propuesta incluye dos niveles:

- Uno soterrado para priorizar los autobuses interurbanos, de modo que se incremente la velocidad comercial de los servicios de transporte entre los municipios del corredor y Príncipe Pío. En este sentido, supondrá una oportunidad para reforzar y reordenar todas las líneas que prestan servicio a los municipios del corredor.
- Otro en superficie, con una sección que contará con una plataforma reservada para los autobuses urbanos y una nueva línea de BRT, carriles bici, aceras de suficiente anchura para garantizar el tránsito y la estancia y, por último, una sección variable para coches (dos carriles de entrada en todo el tramo y un carril en sentido de salida que se convertirá en dos pasada la calle Carabias).

Grupo Izquierda Confederal

Grup de l'Esquerra Confederal / Ezker Konfederalaren Taldea

Por último, cabe mencionar que el pasado mes de marzo, del año 2022, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobó de forma provisional el anteproyecto de *adecuación, reforma y conservación de la autovía A-5 del Suroeste*, en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 10+000 y 74+000 entre Madrid y Maqueda (Toledo), con un presupuesto estimado de 447,2 millones de euros.

Por lo anteriormente expuesto, el Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal, a iniciativa de Más Madrid presenta la siguiente Moción:

La comisión correspondiente del Senado insta al Gobierno de España a:

1. Proceder a realizar todos los estudios técnicos, jurídicos y firmas de convenios entre administraciones conducentes al establecimiento y puesta en marcha de BUS VAO entre El Soto de Móstoles y Madrid en la carretera A-5.
2. Incorporar el tramo Móstoles-Navalcarnero a la red general de Cercanías Madrid, realizando, en el presente año, un estudio de viabilidad para proceder a la finalización de la obra de dicho tramo. Asimismo, se realizará una auditoría completa de la gestión contable y el uso de fondos públicos tanto en la obra ya terminada como en los servicios de seguridad actualmente en funcionamiento.
3. Proceder a la mejora en el servicio y las frecuencias de la línea C-5 y acometer las ampliaciones previstas de esta línea a Villaviciosa de Odón y a Boadilla del Monte.

Palacio del Senado, 23 de junio de 2022