

MOCIÓN DEL GRUPO MUNICIPAL MÁS MADRID ALCALÁ AL PLENO ORDINARIO DEL 17 DE FEBRERO DE 2026, PARA POSPONER LA IMPLANTACIÓN DEL CARRIL BUS VAO EN LA A-2.

Doña Rosa María Romero Méndez, Portavoz del Grupo Municipal Más Madrid Alcalá en el Excelentísimo Ayuntamiento de Alcalá de Henares, en nombre y representación del mismo y al amparo de lo establecido en la normativa aplicable, viene a formular para su debate y aprobación la siguiente moción.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hablar de movilidad es hablar de personas, territorios, administraciones públicas y modelo económico.

Al igual que otras comarcas y países de nuestro entorno, desde hace décadas el Corredor del Henares experimenta un proceso de desindustrialización y reconversión. Lejos quedan aquellos tiempos en los que numerosas empresas del sector industrial generaban empleo en las ciudades donde residían sus trabajadores. Se ha producido una reconversión que tiende al “monocultivo”, con plataformas logísticas que, dicho sea de paso, emplean a muchas menos personas que las industrias pasadas debido a los procesos de automatización.

En paralelo, los municipios que vertebran el Corredor del Henares (Alcalá, Torrejón, Coslada, San Fernando) y sus municipios adyacentes (Paracuellos del Jarama, Ajalvir, Daganzo, Meco, Camarma, Torres de la Alameda, etc.) han experimentado una expansión territorial y demográfica. Recogemos población expulsada de Madrid por los altos precios de la vivienda de mercado, ahondando en un modelo residencial centrípeto, de baja densidad y que obliga a gran parte de la gente a depender de un medio de transporte para llegar a sus puestos de trabajo. En 2010, el 39% de la población activa alcalaína salía fuera a trabajar, hoy lo hace el 49,5%. Una experiencia similar viven en el municipio de San Fernando de Henares, que pasa de un 61.1% (2010) a un 77.7% (2024) o Coslada, de un 61% (2010) a un 75.3% (2024). La situación se agrava en Torrejón, que pasa del 63% (2010) al 81,7% (2024) -un 18% de incremento. A estos porcentajes hay que añadir los de los municipios a lo largo de la carretera M-113, que suman otros 60.000 habitantes que también tienen a Madrid como destino preferente para trabajar.

Con décadas a nuestras espaldas en las que el vehículo privado ha estado en el centro de las políticas de movilidad y urbanismo, detengámonos en la A-2, la autovía que vertebra el Corredor del Henares. Recordemos que la A-2 amplió su capacidad de tránsito en el 2010, a su paso por Alcalá, con la instalación de un tercer carril que aumentó la oferta, espoleó la demanda y terminó por colapsar de nuevo la autovía; un caso de manual de lo que los expertos en urbanismo y políticas públicas denominan Fenómeno de Triple Convergencia, por el cual ampliar los carriles de las carreteras no solucionan los problemas de las retenciones de tráfico.

Así las cosas, llegamos a 2026, arrastrando los efectos de la desindustrialización y la reconversión del Corredor del Henares y el número de personas que se desplazan desde Alcalá de Henares en dirección a otros municipios para trabajar no ha hecho más que subir. Concretamente ha aumentado en un 35% (41.285 en 2010 frente a los 55.771 de 2024, según el Atlas de la Movilidad Residencia-Trabajo de la Comunidad de Madrid). La situación en Torrejón de Ardoz es más extrema si cabe: desde 2010 (27.000) hasta 2024 (52.367), el número de trabajadores que sale del municipio para trabajar es un 93% más. En San Fernando de Henares la situación es similar, en 2010 (10.512) y en 2024 (14.893), aumentando un 45% los desplazamientos desde el municipio. Por último, Coslada, el municipio limítrofe con Madrid capital, ha visto aumentado su flujo de movilidad en un 46% desde 2010 (20.583) hasta 2024 (30.143). En total, sólo estos cuatro municipios meten 153.174 trabajadores que se desplazan mayoritariamente en sentido Madrid en diferentes medios de transporte.

Como se podrá apreciar en estos datos, el volumen de trabajadores que se desplaza a diario fuera de sus municipios en el Corredor del Henares, la gran mayoría en sentido Madrid, es difícilmente manejable. Todo ello sin contar los municipios de la Provincia de Guadalajara (como Azuqueca o Guadalajara capital) ni con los limítrofes a la A-2, que también presionan los límites de saturación del transporte público y la capacidad de carga de la A-2.

En este contexto llega el anuncio del tantas veces prometido carril Bus-VAO en la A-2, un proyecto que han defendido y financiado conjuntamente la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, el Ministerio de Transportes y el de Interior. Cuatro administraciones de diferentes colores políticos que trabajaron en equipo en un gesto poco habitual hoy en día. Los carriles reservados a autobuses y VAO (Vehículos de Alta Ocupación) son, de entrada, una medida positiva de incentivo de una movilidad más sostenible y eficiente. En la A-2 la infraestructura del carril Bus-VAO ya está dispuesta, las obras ya han terminado pero falta lo más importante: un plan de choque ambicioso de mejora del transporte público que seduzca a las personas que van a trabajar a diario en sus vehículos privados.

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), controlado por el Gobierno de la Comunidad de Madrid, no ha hecho los deberes. A día de hoy no hay una sola mejora del servicio de autobuses interurbanos. Es demasiado habitual tener que esperar tiempo de más en tu parada, viajar como sardinas en lata o que quienes conducen los buses se enfrenten a un dilema: o no admitir más viajeros, dejando a muchas personas en tierra, o permitir que suban al bus pero viajando de pie con el riesgo que entraña.

En conclusión, tenemos los ingredientes de la tormenta perfecta:

- Cada vez más gente en el Corredor del Henares.
- Cada vez más gente con la necesidad de ir a trabajar a un municipio donde no reside.
- Un modelo de movilidad que prioriza el vehículo privado por sobre inversión pública en las infraestructuras (y ayudas a la compra de vehículos).
- Cada vez más tráfico pesado por la A-2 porque un porcentaje amplísimo de las plataformas logísticas de la región se han concentrado en el Corredor.
- Una administración, en este caso la Comunidad de Madrid, que para la fecha de apertura del carril Bus-VAO no ha aumentado cualitativa ni cuantitativamente su oferta de autobuses. Para conseguir que más gente utilice el transporte público hay que hacerlo atractivo. De lo contrario, quien utiliza vehículo privado seguirá haciéndolo, solo que ahora por 2 y no 3 carriles de la A-2, con lo que ello supone.

Desde Más Madrid proponemos que la futura implantación del carril Bus-VAO vaya acompañada de una radical mejora del transporte público. Hasta no lograr lo segundo no se debe implantar lo primero. El carril Bus-VAO no puede ser boicoteado por la nula planificación e información con la que se ha llegado a este momento. Hacemos esta petición junto a concejales y concejales de nuestros municipios vecinos y junto a nuestro Grupo Parlamentario en la Asamblea regional, donde Más Madrid lideramos la oposición.

En Alcalá de Henares vemos este momento como una oportunidad para conseguir mejoras necesarias en el transporte público y la movilidad en general, atendiendo reivindicaciones históricas y repensando el modelo de nuestra región, que se ha construido alrededor de la capital ignorando otros flujos de personas entre comarcas de la Comunidad. Sin ir más lejos, según el Atlas de la Movilidad Residencia-Trabajo, Alcobendas es el cuarto municipio al que más se desplazan para trabajar los y las complutenses, sin que a día de hoy haya ni una sola línea de autobús que conecte Alcalá con la zona norte de la región ni ningún otro medio de transporte público que lo haga sin pasar por Madrid capital.

El problema de la movilidad empieza mucho antes de subirse a un autobús, tren, coche o metro: empieza cuando las políticas de vivienda y empleo obligan a que miles de personas necesiten recorrer decenas de kilómetros cada día para trabajar y poder disponer de una vivienda que puedan pagar lejos de sus centros de trabajo.

Por los motivos expuestos, proponemos el siguiente

ACUERDO:

1. Posponer la implantación del carril Bus-VAO de la A-2 hasta que haya un plan de movilidad coordinado con todas las Administraciones públicas implicadas. Dicho plan debe incluir, como mínimo, las siguientes medidas relacionadas con Alcalá de Henares, que proponemos en los puntos 2 a 5 de este ACUERDO.
2. Que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) disponga autobuses lanzadera entre Alcalá y Avenida de América.
3. Que el CRTM mejore la frecuencia en horas punta de las actuales líneas de buses interurbanos para beneficio de quienes tienen su destino en las paradas intermedias.
4. Que mientras esté en funcionamiento el carril Bus-VAO de la A-2 se elimine temporalmente el peaje de la autopista R-2, gestionado por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre.
5. En línea con el punto anterior, es condición indispensable para eliminar el peaje de la R-2 que por esta autopista pasen a circular autobuses interurbanos que conecten Alcalá de Henares con Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y sus alrededores, así como la Universidad Autónoma de Madrid.
6. Trasladar el presente acuerdo al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, al Ministerio de Interior, a la Dirección General de Tráfico, al Consorcio Regional de Transportes de Madrid y a la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras del Gobierno de la Comunidad de Madrid. Todas las Administraciones deben continuar la colaboración mantenida hasta la fecha, viendo el carril Bus-VAO no como un parche sino como una oportunidad para abordar las tareas pendientes y mejorar la movilidad de quienes vivimos en el Corredor del Henares.

ROMERO MENDEZ
ROSA MARIA - DNI
08986071V
Firmado digitalmente por
ROMERO MENDEZ ROSA
MARIA - DNI 08986071V
Fecha: 2026.02.10 11:28:53
+01'00'

Rosa María Romero Méndez
Portavoz Grupo Municipal Más Madrid Alcalá

