

Don Miguel Angel Díez García, Portavoz del grupo municipal VOX Las Rozas en el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, en representación del mismo y al amparo de lo establecido por la Ley 7/1985 de 2 de Abril que regula las Bases del Régimen Local y del artículo 97.3 del Real Decreto 2568/1986 de 28 de Noviembre de aprobación de Reglamento de organización, funcionamiento y régimen Jurídico de las Entidades Locales presenta la siguiente moción para su debate en el Pleno:

Las Rozas a 6 de Mayo de 2025

MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL VOX PARA INSTAR AL GOBIERNO CENTRAL Y AL GOBIERNO DE LA COMUNIDAD DE MADRID A FIRMAR UN CONVENIO DE COLABORACIÓN PARA LA FINALIZACIÓN DEL TRAZADO DE LA M-50 Y SU CONEXIÓN ENTRE LA A-6 Y LA A-1

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La red viaria de la zona noroeste de la Comunidad de Madrid ha sido clave en el desarrollo de Las Rozas y los municipios de su entorno, sin embargo, el crecimiento poblacional y el aumento del tráfico no han sido acompañados por inversiones en infraestructuras en las últimas décadas.

A lo largo de la historia se han realizado algunas mejoras, pero en los últimos años ha habido una total falta de actuaciones significativas.

El cronograma de inversiones en las principales infraestructuras de la zona muestra claramente este abandono:

- **1967:** Construcción de la A-6 con dos carriles por sentido.
- **1995:** Construcción del carril Bus-VAO en la A-6.
- **1996:** Finalización de la M-40 con los túneles de El Pardo.
- **2002:** Ampliación del carril Bus-VAO en la A-6.
- **2003:** Ampliación de la M-40 en algunos tramos de la zona noroeste.
- **2007:** Finalización del último tramo de la M-50 en su sector sur, dejando inconcluso el cierre norte.
- **2008:** Aprobación del proyecto de cierre de la M-50 mediante la denominación M-61.
- **2009:** Paralización del proyecto por problemas competenciales y crisis económica.
- **2012:** Sentencia del Tribunal Constitucional 112/2012, que otorga al Gobierno central la competencia sobre la M-50.
- **2024:** El Gobierno central rechaza el cierre de la M-50 sin plantear alternativas viables.



En más de 50 años únicamente se han ejecutado algunas ampliaciones de la A-6 y de la M-40, mientras que la M-50 quedó inconclusa, dejando sin circunvalación completa a la zona norte de Madrid. Esta falta de inversión ha llevado a un colapso diario en la A-6.

La M-50 es una infraestructura fundamental para la Comunidad de Madrid, concebida como un anillo de circunvalación destinado a mejorar la movilidad y reducir la congestión en las principales vías de acceso a la capital.

Su trazado permanece incompleto en su tramo norte entre la A-6 (Carretera de La Coruña) y la A-1 (Carretera de Burgos), lo que a diario genera graves problemas de tráfico en nuestro municipio y en toda la zona noroeste/norte de Madrid, lo curioso es que el **proyecto de cierre de la M-50 fue aprobado en el año 2008** bajo la denominación de M-61, pero nunca se llegó a ejecutar.

Su ejecución fue paralizada en 2009 debido a conflictos competenciales y a la crisis económica. En 2012, la Sentencia 112/2012 del Tribunal Constitucional atribuyó la competencia de esta infraestructura al Gobierno central, y desde entonces el Ejecutivo ha rechazado la reactivación del proyecto, alegando complejidad técnica y ambiental sin presentar alternativas viables.

Desde VOX hemos defendido en numerosas ocasiones la necesidad de finalizar la M-50, tanto en el ámbito municipal como autonómico. Hemos llevado este asunto a debate en los ayuntamientos afectados, presentando mociones para exigir una solución inmediata a este problema de movilidad, también en la Asamblea de Madrid hemos impulsado Propositiones No de Ley (PNL), instando al Gobierno autonómico a reclamar al Ejecutivo central el desbloqueo de este proyecto.

El colapso del tráfico en la zona norte y noroeste de la Comunidad de Madrid es una realidad que afecta a la movilidad de más de un millón de ciudadanos todos los días.

- En toda la zona de la A-6, la población ha crecido de manera exponencial en los últimos años, alcanzando cifras que superan con creces la planificación inicial de las infraestructuras de movilidad planteadas. Según el INE, el crecimiento de las poblaciones más cercanas desde el año 2000 al cierre del pasado 2024 ha sido el siguiente:
- **Las Rozas** ha crecido de 54.677 a 98.590 habitantes, incremento del 80,4%.
- **Majadahonda** ha pasado de 45.817 habitantes a 73.355, un incremento del 60,2%.
- **Boadilla del Monte** ha pasado de 20.686 a 65.839 habitantes, el 218,3%.
- **Collado Villalba** ha pasado de 42.238 a 66.698 habitantes, un 58%.
- **Galapagar** ha crecido de 21.807 a 36.112 habitantes, un 65,6%.
- **Torrelodones** ha pasado de 13.467 a 25.316 habitantes, un 88%.
- **Villanueva del Pardillo** ha pasado de 4.733 a 18.086 habitantes, un 282,2%.
- **Villanueva de la Cañada** ha pasado de 10.706 a 23.799 habitantes, un 122,3%.

El tráfico en la A-6 ha crecido de manera paralela a este incremento poblacional, alcanzando niveles de saturación insostenibles.



En el punto kilométrico 13, la intensidad media diaria (IMD) es de **122.062 vehículos/día**. En Collado Villalba (PK 38), la IMD sigue siendo extremadamente alta, con **102.000 vehículos/día**.

Si comparamos estos datos con los de la A-5, en el PK 12 se registra un IMD de **99.000 vehículos/día**, y en el PK 16, de **96.000 vehículos/día**, cifras inferiores a las que actualmente soporta la A-6 en la entrada a Madrid. A pesar de ello, el Gobierno de España ha decidido acometer la obra del soterramiento de la A-5, con una inversión inicial de 230 millones de euros y un presupuesto total que superará los 400 millones de euros, lo que demuestra que cuando existe voluntad política, se pueden acometer proyectos de gran envergadura para mejorar la movilidad.

El proyecto, tal y como fue aprobado en 2008, cuenta con viabilidad técnica plena y está diseñado con estándares avanzados en ingeniería de infraestructuras. Su trazado prevé:

- 32,8 kilómetros de recorrido con tres carriles por sentido, adaptado para vehículos pesados.
- Tres túneles de larga longitud, el mayor de ellos con más de 10 kilómetros, para minimizar la afección a espacios protegidos.
- Siete enlaces con carreteras de la zona.
- 49 viaductos y puentes, para reducir el impacto en el terreno.
- Sistema de ventilación mecánica, que evita la construcción de chimeneas en zonas protegidas.

El proyecto también cuenta con viabilidad ambiental acreditada. Se ha aprobado un informe de viabilidad ambiental que establece:

- La ausencia de chimeneas de ventilación en espacios protegidos, mediante un sistema de ventilación forzada.
- El uso de asfaltos reciclados y tecnologías de reducción de impacto acústico.
- La conservación de especies protegidas, como el águila imperial.
- Una disminución significativa de emisiones contaminantes debido a la reducción de los atascos.

El coste estimado de la finalización de la M-50 es de 2.900 millones de euros, una inversión justificada por su impacto positivo en la movilidad de más de un millón de personas.

Este tipo de infraestructuras han sido ejecutadas mediante convenios de colaboración entre administraciones, compartiendo costes y responsabilidades. Un ejemplo reciente de este modelo es el soterramiento del segundo tramo de la A-5 en Madrid, un proyecto financiado por el Ayuntamiento de Madrid, el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana (MIVAU) y SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo.

Siguiendo este mismo modelo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como titular de la infraestructura, y la Comunidad de Madrid, como administración responsable de la movilidad regional, deben firmar un convenio de colaboración para la financiación y ejecución del cierre de la M-50.



Como ya les hemos dicho, desde VOX hemos defendido insistentemente la necesidad de cerrar la M-50, presentando mociones en los ayuntamientos afectados y Proposiciones No de Ley en la Asamblea de Madrid.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Municipal VOX Las Rozas presenta al Pleno de la Corporación Municipal del Ayuntamiento para su debate y aprobación, si procede, la siguiente

PROPUESTA DE ACUERDO

PRIMERO: Instar al Gobierno de España y a la Comunidad de Madrid a firmar un convenio de colaboración para desbloquear este proyecto y acometer su ejecución en el menor plazo posible

SEGUNDO: Que se dé traslado del presente acuerdo los distintos grupos parlamentarios tanto de la Asamblea de Madrid como del Congreso de los Diputados

En Las Rozas, a fecha de la firma

Fdo.- Miguel Angel Díez García
Portavoz del Grupo Municipal Vox