



Presentación del plan de renovación de la C5 de Cercanías de Madrid

Puente presenta una inversión de 1.350 millones de euros para modernizar la C-5 de Cercanías Madrid, aumentar su capacidad un 60% y su accesibilidad

- El ministro ha presentado el plan para renovar la C-5 de Cercanías de Madrid, “con una inversión clave para el futuro de la movilidad y el transporte público” de la ciudadanía madrileña.
- El titular de Transportes ha defendido que la C-5 es “el motor del sur de Madrid”, con más de 72 millones de viajeros al año, y necesita una “reforma estructural” para asumir el aumento de la demanda.
- El proyecto contempla 28 actuaciones en infraestructura y material, nuevos trenes y talleres, así como planes alternativos de transporte por autobús durante los cortes del servicio por obras.
- Puente ha asegurado que, tras un lustro para acometer los trabajos de transformación de la C-5, se “entregará” a la ciudadanía “una línea más capaz, más puntual, plenamente accesible y dotada de la tecnología más avanzada de Europa”.
- La mayoría de las intervenciones serán compatibles con la prestación del servicio ferroviario, mientras que los cortes necesarios se han planificado para los veranos, cuando cae la demanda.

Madrid, 4 de marzo de 2026

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, ha presentado una inversión de 1.350 millones de euros para modernizar la C-5 de Cercanías Madrid a través de un conjunto de 28 actuaciones previstas que permitirán aumentar la capacidad de la línea en un 60%, así como mejorar la accesibilidad de las estaciones y trenes, y su adaptabilidad operativa.



El titular del Ministerio ha presentado este miércoles el plan de actuación de la C-5 de Madrid y ha explicado los hitos de la inversión prevista en infraestructuras de esta línea para los próximos años, los cuales revertirán “directamente en la calidad de vida” de los usuarios.

El ministro ha defendido que se trata de una “inversión clave para el futuro de la movilidad y el transporte público” de la ciudadanía madrileña. “La C-5 es el motor del sur de Madrid y, tras este periodo de transformación, entregaremos a los ciudadanos una línea más capaz, más puntual, plenamente accesible y dotada de la tecnología más avanzada de Europa”, ha agregado.

La línea C-5 de la red de Cercanías de Madrid tiene sus cabeceras en Móstoles-El Soto y Fuenlabrada/Humanes. Se estima que alrededor de un millón de personas utilizan esta vía de la red ferroviaria, en la que se registran más de 72 millones de viajeros al año. De hecho, de los cerca de 250 millones de viajeros que registra todo el núcleo de Cercanías de Madrid, la C-5 absorbe el 29% del total.

Transformación de la C-5

Este corredor, según ha justificado Puente, “requiere una transformación profunda que se adapte a las necesidades reales de movilidad” de la población. En primer lugar, la C-5 necesita una “reforma estructural” porque requiere de mayor capacidad, teniendo en cuenta que la demanda de transporte en el sur de Madrid no deja de crecer.

También requiere una mejora de la accesibilidad de las estaciones y trenes, así como de la adaptabilidad operativa de la línea ante imprevistos, y de la seguridad. Asimismo, en esta línea debe acometerse una modernización tecnológica para adaptarse a los estándares europeos mediante el sistema de señalización europeo ERTMS N2, tal y como ha afirmado el ministro.

Para atender estas necesidades se pone en marcha en Plan de Actuación en la C-5, un proyecto que contempla un total de 28 actuaciones que incluyen trabajos de mejora de la infraestructura y del material que presta el servicio, así como otras medidas de transporte alternativas que se pondrán en marcha durante las obras. El plan cuenta con una inversión total de 1.350 millones de euros de los cuales unos 650 millones de euros corresponden al presupuesto de Adif, que como administrador de infraestructuras ferroviarias ejecutará las 28 actuaciones previstas, mientras que los 700 millones restantes corresponden a Renfe.



Respecto a las 28 actuaciones por parte de Adif, el ministro ha dicho que actualmente hay tres en fase de obra; cinco están aprobadas, pendientes de licitación; diez proyectos en redacción; siete en fase de licitación de obra; y tres en licitación de redacción. En concreto, el ministro ha expuesto algunas de las principales:

- Adecuación de infraestructuras, adaptando la línea con la prolongación de andenes (entre 40 y 50 metros adicionales) y la extensión de mangos de vía en 200 metros.
- La modernización de las instalaciones de señalización, que llegan al final de su vida útil, destacando el paso del sistema LZB al ERTMS N2 (sistema de señalización europeo).
- La construcción de la nueva Estación de Móstoles-El Soto, así como mejoras en la accesibilidad de estaciones.
- El aumento de la seguridad en caso de evacuación, tanto en túneles como en estaciones subterráneas.
- La mejora de la resiliencia y seguridad de línea en caso de incidencia, ya que la nueva señalización permite la circulación indistinta por cada vía.
- La reordenación de los puntos de cambio de vía entre Atocha y Móstoles, ubicándolos en estaciones con Metro, para facilitar transbordos en casos de incidencia.
- La construcción de un nuevo haz de vías de estacionamiento complementarias para la adecuación del taller de Humanes.
- La construcción de la nueva base de mantenimiento de Móstoles capaz de atender al mantenimiento de trenes de 200 metros.
- En el ámbito de la Seguridad y Accesibilidad, el plan incluye la mejora de la seguridad en túneles para evacuaciones y garantiza que el 100% de la red sea plenamente accesible.

Por otra parte, las inversiones en material y servicio por parte de Renfe en el marco de este plan de modernización de la C-5, presupuestadas en 700 millones de euros, se desglosan de la siguiente manera:

- Un total de 40 millones de euros para los planes alternativos de transporte por autobús: se establecerán servicios especiales y EMT para sustituir trenes durante los distintos cortes previstos.



- Un total de 60 millones de euros para los talleres de Humanes y Móstoles, siendo este último el proyecto de construcción de una nueva Base de Mantenimiento para trenes de hasta 200 metros en la que se van a invertir 53,5 millones de euros.
- Unos 600 millones de euros de inversión para la compra de los 35 nuevos trenes Stadler.

CRONOGRAMA DE LOS TRABAJOS

Respecto a los plazos de inicio, ejecución y finalización de la obra, se ha diseñado un cronograma dividido en hitos estratégicos hasta finales de 2031. “Hablamos de un lustro donde las obras que ya han comenzado hoy nos llevarán a tener una C-5 completamente blindada y modernizada para las próximas décadas”, ha apostillado Puente.

Tal y como ha explicado el ministro, “la gran mayoría de las intervenciones serán compatibles con el servicio ferroviario”. De hecho, de las 28 actuaciones previstas, 15 de gran calado se ejecutarán sin necesidad de cortes. Respecto a los cortes necesarios que afectarán a la línea, se han planificado para los veranos, cuando se prevé una caída de la demanda, con el objetivo de minimizar las afectaciones y molestias a los usuarios.

Aunque las fechas y plazos son provisionales, inicialmente se prevén cortes dentro de cuatro meses (a partir junio de 2027) en el tramo Atocha-Cuatro Vientos para actuar sobre la infraestructura subterránea y la contrabóveda de Laguna. Asimismo, en el segundo semestre de 2028, se activará una segunda ventana de cuatro meses para completar la renovación de escapes y sistemas de señalización en los tramos críticos hacia Móstoles y Cuatro Vientos.

Ya en abril de 2029 está previsto iniciar las pruebas del sistema ERTMS, el paso previo indispensable para que en abril de 2030 se produzca la entrada en servicio de los nuevos trenes de gran capacidad con conducción automática. Y, finalmente, el proceso de transformación de la C-5 culminará en octubre de 2031 con la puesta en servicio total del sistema de circulación indistinta hasta Humanes.

COLABORACIÓN INSTITUCIONAL

Por último, el ministro ha aludido a la lealtad entre administraciones para el éxito del proyecto de modernización. En este contexto, ha recordado el retraso de las obras en la C-5 ha sido “deliberado” por parte del Ministerio



Nota de prensa

para no colisionar con el soterramiento de la A-5 llevado a cabo por el Ayuntamiento de Madrid. Esta demora ha permitido reforzar el servicio de Cercanías para ofrecer una alternativa real mientras la carretera estaba en obras.

Así pues, para el despliegue y éxito de este plan, Puente ha dicho que es necesario que el Ayuntamiento cumpla con el plazo y finalice el soterramiento de la A-5 en enero de 2027, al mismo tiempo que ha apuntado que es imprescindible la colaboración con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid durante los intervalos de corte necesarios para modernizar la red y “que el corredor sur nunca se quede sin una alternativa de transporte potente”.

[Enlace a fotografías del acto y presentación](#)