

un futuro compartido

Alcorcón impulsa
la Agenda Urbana 2030



Ayuntamiento de Alcorcón

FASE 1. DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO
AGENDA URBANA ALCORCÓN 2030

CRÉDITOS

Encargo

Ayuntamiento de Alcorcón

Concejalía de Agenda Urbana, Planificación, Desarrollo y
Mantenimiento

Coordinación

Eulalia Moreno de Acevedo

Redacción

Paisaje Transversal

Julio de 2025



Ayuntamiento de Alcorcón



Alcorcón
impulsa

ÍNDICE

1. Introducción	4
2. Análisis Integrado	8
2.1. Territorio, paisaje y biodiversidad	16
2.2. Modelo urbano	38
2.3. Cambio Climático	66
2.4. Gestión de recursos y economía circular	80
2.5. Movilidad sostenible	90
2.6. Cohesión social y equidad	118
2.7. Modelos productivos y economía urbana	138
2.8. Vivienda	160
2.9. Transición digital	178
2.10. Instrumentos, gobernanza y calidad	188
3. Análisis externo	202
4. Diagnóstico	266



1. Introducción



Acerca de este Plan

¿Qué es la Agenda Urbana?

La Agenda Urbana de Alcorcón es el instrumento de planificación estratégica que permitirá definir el modelo de ciudad para los próximos años. A través de ella, se trasladan al ámbito local los objetivos y principios establecidos en la Agenda Urbana Española y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), adaptándolos a la realidad concreta de la ciudad. Esta adaptación se materializa en un Plan de Acción con actuaciones concretas, definidas desde la participación y orientadas a construir una ciudad más sostenible, habitable, justa e inclusiva.

Alcorcón afronta este proceso en un momento clave de transformación, en el que la revisión de su Plan General de Ordenación Urbana y la Agenda Urbana avanzan de forma coordinada para proyectar un modelo urbano preparado para los desafíos sociales, económicos, territoriales y ambientales de los próximos años. A estos retos globales –como la crisis climática, la transición digital o la necesidad de reforzar la cohesión social– se suman las oportunidades que ofrece este nuevo tiempo para Alcorcón: un alto potencial de regeneración urbana, un tejido económico en transformación, el refuerzo de los cuidados, la colaboración público-social y la integración de nuevas estrategias de sostenibilidad.

La Agenda Urbana representa, por tanto, la oportunidad de reflexionar de forma compartida sobre el presente y el futuro de la ciudad, definiendo un marco de trabajo común que guíe las políticas urbanas y los

proyectos estratégicos durante la próxima década. Un ejercicio de corresponsabilidad en el que participan el Ayuntamiento, los diferentes agentes locales y la ciudadanía, para construir entre todos y todas el Alcorcón del futuro.

Objetivos

El presente documento recoge el análisis y diagnóstico elaborado en el marco de la Agenda Urbana de Alcorcón. Su objetivo es aportar un conocimiento detallado de la situación actual del municipio, identificando sus principales características, dinámicas territoriales, problemáticas y oportunidades en relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española.

Este diagnóstico constituye la base de partida sobre la que se desarrollarán en fases posteriores las propuestas de actuación y la definición del marco estratégico de la Agenda Urbana. El trabajo realizado permite:

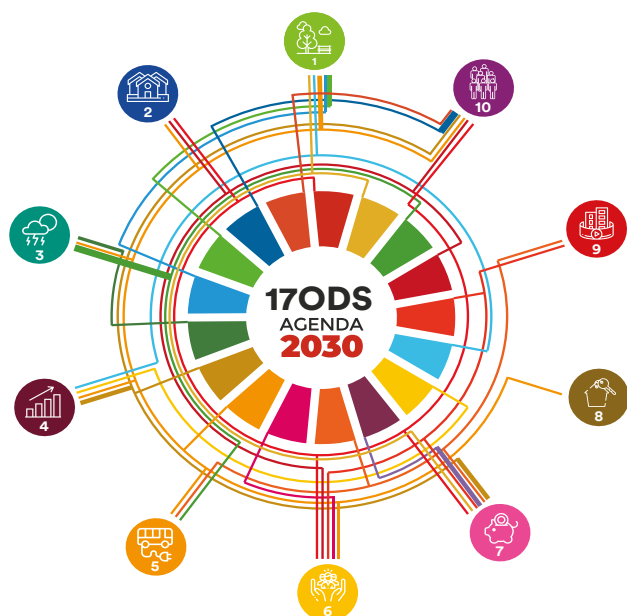
- **Identificar los principales problemas, desafíos y potencialidades** que afectan al desarrollo urbano de Alcorcón en sus distintas dimensiones: territorial, ambiental, económica, social y de gobernanza.
- **Aportar un análisis integrado que permite comprender las interrelaciones** entre los distintos ámbitos de la ciudad.
- **Facilitar una base objetiva y compartida que oriente el trabajo de definición de objetivos, prioridades y proyectos estratégicos** en las siguientes fases de la Agenda Urbana.

Metodología

Marco general

El 25 de septiembre de 2015, España y otros 192 países asumieron el compromiso global de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, aprobando los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que abordan aspectos como la igualdad, la lucha contra el cambio climático, el acceso a la vivienda o la construcción de ciudades sostenibles e inclusivas. Estos objetivos marcan una hoja de ruta común para avanzar hacia un desarrollo urbano más justo, equilibrado y respetuoso con el medio ambiente.

En 2019, el Gobierno de España aprobó la Agenda Urbana Española (AUE) como instrumento estratégico para trasladar estos compromisos internacionales al ámbito de las ciudades, facilitando que los municipios puedan diseñar sus propias estrategias de desarrollo urbano sostenible, en forma de Planes de Acción adaptados a sus realidades locales.



La Agenda Urbana se ha consolidado así como el principal marco de referencia para abordar la transformación de las ciudades durante los próximos años. Al mismo tiempo, constituye una herramienta clave para acceder a fondos europeos y estatales vinculados al periodo de financiación 2021-2027 de la Unión Europea, convirtiéndose en una oportunidad estratégica para los municipios.

En este contexto, el Ayuntamiento de Alcorcón ha impulsado su Agenda Urbana en un momento clave, coincidiendo con la revisión del Plan General de Ordenación Urbana. De forma coordinada, ambos procesos permitirán definir el modelo de ciudad a largo plazo, abordando los retos actuales desde una visión integrada y participativa que sitúe a las personas en el centro de las políticas urbanas.

Desarrollo metodológico

La elaboración de la Agenda Urbana de Alcorcón se estructura en varias fases, siguiendo los principios metodológicos establecidos en la Agenda Urbana Española. Aunque el presente documento recoge exclusivamente la fase de diagnóstico, es importante enmarcarlo dentro del conjunto del proceso global de planificación.

1. Diagnóstico estratégico urbano

Esta primera fase ha permitido realizar un análisis completo de la situación actual de Alcorcón en relación con los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española. El diagnóstico se ha desarrollado a través de:

- Un análisis interno de los planes, documentos estratégicos y políticas municipales, enmarcado en los Objetivos Estratégicos de la AUE.
- Un análisis externo, que ha incorporado la comparación con otros municipios a través de un ejercicio de *benchmarking*, el análisis de tendencias territoriales y urbanas, así como el contraste con personas expertas mediante sesiones específicas de trabajo.

Este diagnóstico constituye la base técnica sobre la que se desarrollarán las siguientes fases del proceso.



2. Marco Estratégico

En esta fase se establecerá la visión de ciudad a largo plazo, definiendo los objetivos prioritarios y las grandes líneas de actuación que orientarán la transformación de Alcorcón.

El Marco Estratégico recogerá los factores clave identificados en el diagnóstico, estructurando un esquema coherente e integrado para abordar los principales retos urbanos desde una perspectiva transversal.

3. Plan de Acción

A partir del Marco Estratégico se elaborará el Plan de Acción, que concretará los proyectos y actuaciones específicas que darán respuesta a los objetivos definidos. Este plan organizará de forma coordinada las distintas iniciativas municipales, estructurando su desarrollo temporal, los recursos necesarios y la implicación de los distintos agentes.

Durante esta fase se desarrollará un proceso de participación abierta que incluirá, entre otros, el Foro Urbano de Alcorcón y sesiones de trabajo temáticas. Estos espacios permitirán contrastar las propuestas y recoger aportaciones, enriqueciendo la definición final del Plan de Acción.

4. Sistema de Seguimiento

Finalmente, se diseñará un sistema de seguimiento y evaluación que permita monitorizar la implementación de la Agenda Urbana. Este sistema garantizará el control periódico del grado de ejecución de los proyectos, su impacto y permitirá introducir los ajustes necesarios para mantener la Agenda como un instrumento vivo y adaptativo en el tiempo.



2. Análisis Integrado



Metodología de análisis

En este apartado se recoge el trabajo de análisis integrado del municipio. Para dotarlo de coherencia y garantizar su alineación con la Agenda Urbana Española, el trabajo de análisis se aborda estructurado por cada uno de los 10 Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española:



Ordenar el territorio y hacer uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo



Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente



Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia



Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular



Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible



Fomentar la cohesión social y buscar la igualdad



Impulsar y favorecer la economía urbana



Garantizar el acceso a la vivienda



Liderar y transformar la innovación digital



Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza

Cada uno de los 10 capítulos se desarrollan bajo una estructura homogénea, recogiendo los siguientes aspectos:

1. Identificación de los Objetivos Estratégicos y los Objetivos Específicos a los que da respuesta el capítulo.

2. Cálculo de los Datos Descriptivos vinculados a cada Objetivo Estratégico. Los Datos Descriptivos, proporcionados por el MITMA, permiten una primera aproximación a la realidad urbana y territorial del municipio. Además, al disponerse de dichos datos para todos los municipios españoles, permite la comparación a nivel estatal.

Como valores de referencia, el MITMA establece para cada Dato Descriptivo los valores del primer cuartil, el valor medio (calculado con la mediana) y el valor del tercer cuartil, generando la siguiente distribución de datos:

0%	DATOS DESCRIPTIVOS DE LAS CIUDADES ESPAÑOLAS	100%
Valor mínimo	50% de las ciudades españolas	Valor máximo
25%	(MEDIANA)	75%

La información más detallada en relación a los Datos Descriptivos, las metodologías de cálculo y las fuentes empleadas puede encontrarse en el siguiente enlace: https://www.aue.gob.es/implementacion#Datos_descriptivos.

Para cada uno de los Datos Descriptivos se han generado los siguientes valores de referencia por cuartiles:

- Cuartiles de acuerdo al conjunto de municipios españoles (ESP), que permite una comparativa general de la situación de Alcorcón a nivel estatal.
- Cuartiles de acuerdo a los municipios del Sur Metropolitano (SM), que permite una comparativa más ajustada a la realidad metropolitana de Alcorcón con los municipios de Fuenlabrada, Getafe, Leganés, Móstoles y Parla.

Dada la diversidad de Datos Descriptivos, y con el objetivo de facilitar la lectura e interpretación de los resultados, en la valoración comparativa se emplean los siguientes códigos de color, identificando en Verde y Rojo aquellos Datos Descriptivos para los que Alcorcón presenta valores significativamente positivos o negativos respectivamente, y manteniendo en negro aquellos de los que no se pueden inferir valoraciones claramente positivas o negativas, ya sea por su posición en cuartiles próximos a las referencias (en el 2º y 3º cuartil) o porque el propio dato no permite una valoración en ese sentido.

A partir de los resultados de los Datos Descriptivos y de la comparativa a nivel estatal y con el Sur Metropolitano se realiza una breve síntesis de los resultados, que sirve además como primera aproximación a los contenidos y las conclusiones que se desarrollan posteriormente.

estructura por sub-temáticas, alimentado a través de diversas fuentes:

- El análisis documental de los planes y estrategias existentes a nivel municipal y autonómico.
- El cálculo de indicadores complementarios, extraídos tanto de dichos planes y estudios como de fuentes de datos municipales y otras fuentes secundarias (INE, Catastro, Padrón, etc.)
- Las entrevistas realizadas con las áreas y departamentos municipales.

- 3. El análisis pormenorizado por cada Objetivo Estratégico.** Dada la amplitud y diversidad de cuestiones que abarca cada Objetivo Estratégico, este análisis se

Caracterización general

La ciudad de Alcorcón se sitúa en el área metropolitana de la Comunidad de Madrid, concretamente en el sector suroeste, a unos 15 kilómetros del centro de la capital. Limita al norte con Villaviciosa de Odón y Boadilla del Monte, al este con el municipio de Madrid, al sur con Leganés y Fuenlabrada, y al oeste con Móstoles. Su localización lo posiciona plenamente integrado en el corredor metropolitano sur, compartiendo con el resto de municipios del entorno dinámicas territoriales, residenciales y económicas propias del área metropolitana consolidada.

El término municipal de Alcorcón tiene una superficie de 33,7 km². El municipio presenta una estructura urbana intensamente consolidada, con una matriz morfológica

compacta y densa que favorece la contigüidad de los tejidos urbanos y el uso eficiente del suelo transformado.

Esta situación convive, no obstante, con una proporción de suelo no urbanizable que representa el 56,3% del término, especialmente en la franja norte, donde se localizan espacios con valores ecológicos y paisajísticos estratégicos para la resiliencia ambiental y la conectividad ecológica regional.



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

Alcorcón cuenta actualmente con una población superior a los 173.000 habitantes, lo que supone una densidad cercana a los 5.130 habitantes/km², situándose entre los municipios más densamente poblados de la Comunidad de Madrid, junto a otros grandes núcleos metropolitanos como Fuenlabrada, Leganés o Móstoles.

El crecimiento demográfico del municipio, al igual que en otros municipios del sur metropolitano, experimentó un fuerte impulso durante las décadas de 1960 y 1970, vinculado a los procesos de migración interna y expansión urbana del área metropolitana de Madrid.

En las últimas décadas, este crecimiento se ha ido estabilizando, en un contexto de progresivo envejecimiento de la población. Actualmente, el 22,8% de los habitantes del municipio supera los 65 años, reflejando una estructura demográfica que combina el progresivo envejecimiento del parque poblacional con un menor relevo generacional.

Esta tendencia, junto a la elevada antigüedad del parque residencial, introduce nuevas exigencias sobre los servicios públicos, el diseño urbano y las políticas sociales y de cuidados.

La economía de Alcorcón presenta un perfil altamente terciarizado, con un 88,9% del empleo concentrado en el sector servicios. El municipio cuenta con cinco



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

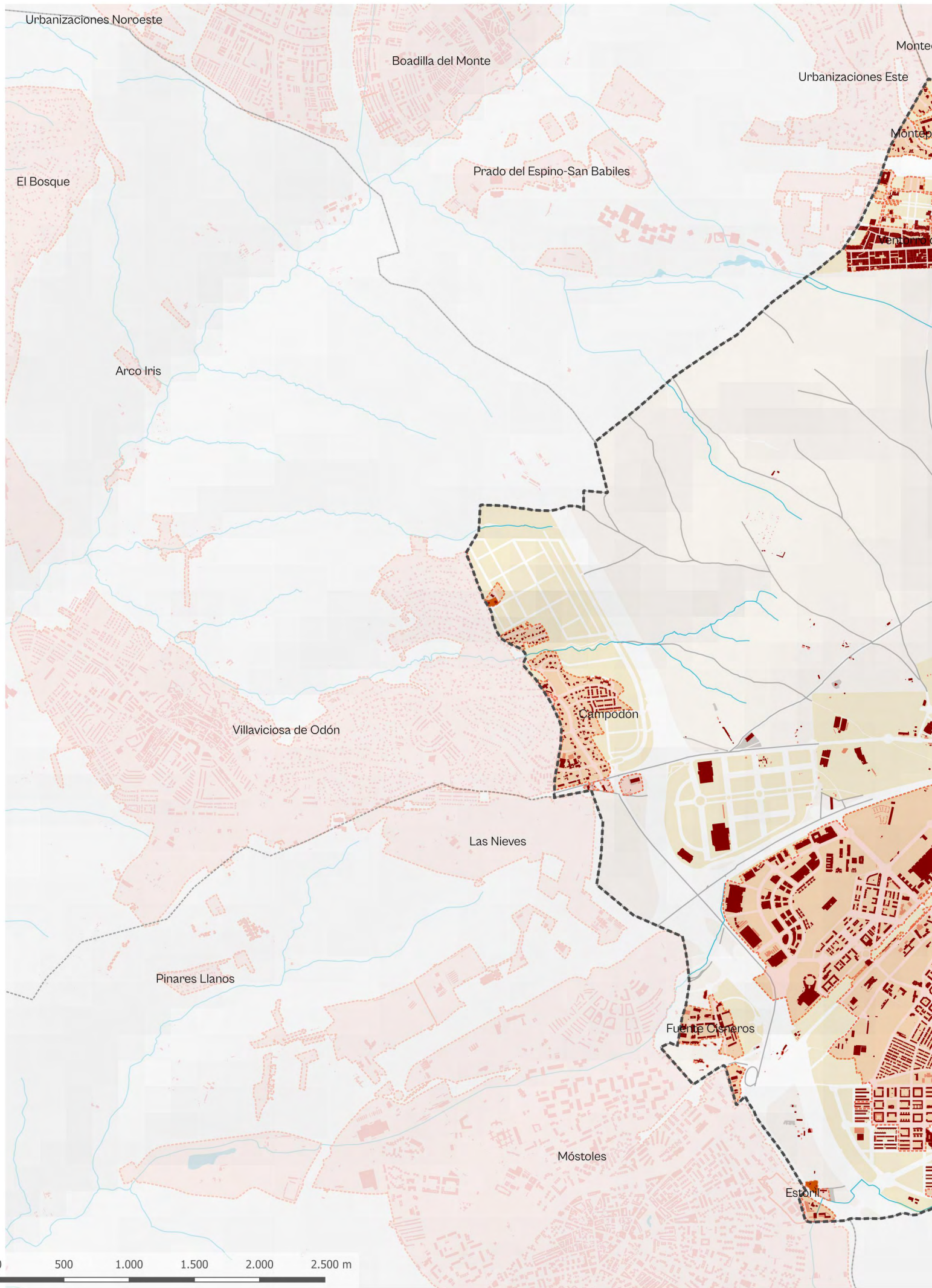
áreas industriales activas –entre ellas, el Polígono Industrial Urtinsa o el Polígono Industrial Ventorro del Cano– donde se combina la actividad logística, el pequeño comercio, la manufactura ligera y algunos servicios avanzados. El tejido económico incorpora asimismo nodos relevantes como el hospital universitario, los grandes centros comerciales, el campus universitario y el emergente sector vinculado a los cuidados y la economía de proximidad.

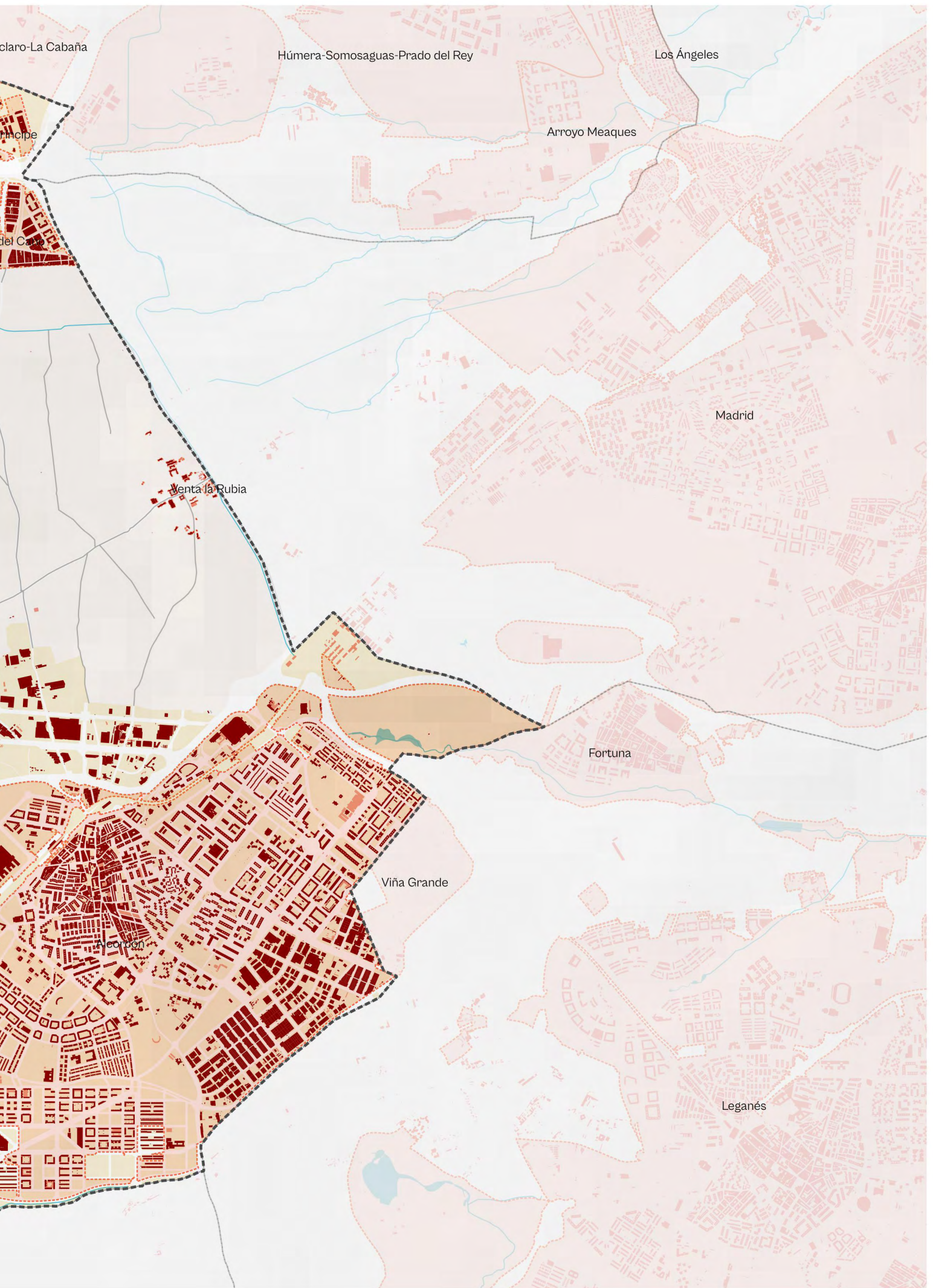
Los sectores emergentes vinculados a la salud, la economía del cuidado, la actividad universitaria o el comercio local se configuran como ámbitos estratégicos para el reposicionamiento económico de Alcorcón dentro del contexto metropolitano.

Aunque la tasa de desempleo (8,7%) se mantiene por debajo de la media regional, el modelo económico enfrenta importantes desafíos en materia de diversificación, digitalización, innovación productiva y densidad empresarial



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón





Alcaraz-La Cabaña

Húmera-Somosaguas-Prado del Rey

Los Ángeles

Alcorcón

Arroyo Meaques

Alcorcón

Madrid

Venta la Rubia

Fortuna

Viña Grande

Alcorcón

Leganés

2.1. Territorio, paisaje y biodiversidad





Objetivo Estratégico 1: Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo

Objetivos específicos

1.1. Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial

1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje

1.3. Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D02A	Superficie de cobertura artificial por municipio (%).	54,92	4C	4C	4C
D02B	Superficie de cultivos por municipio (%).	31,00	2C	3C	2C
D02C	Superficie de zona forestal y dehesas por municipio (%).	9,49	1C	1C	3C
D03A	Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales (%).	0,23	3C	3C	1C
D03B	Superficie destinada a explotaciones agrarias y forestales respecto al suelo urbano y urbanizable delimitado de la ciudad (%).	0,27	2C	1C	1C
D04	Superficie municipal de suelo no urbanizable (%).	7,68	1C	1C	1C
D05	Superficie de zonas verdes por cada 1.000 habitantes.	1,64	1C	1C	3C
D17B	Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%).	6,05	4C	4C	3C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
DST02	Porcentaje de áreas de suelo de desarrollo respecto al total del suelo urbano (%).	53,41	3C	3C	4C
DST03	Suelo urbanizable delimitado respecto al total del suelo urbano (%).	53,21	4C	4C	4C
DST04	Porcentaje de áreas de suelo en desarrollo de uso residencial respecto al total de suelo urbano (%).	12,57	3C	3C	4C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

El modelo territorial de Alcorcón se encuentra en un momento clave de revisión, condicionado por su posición metropolitana, las tensiones urbanísticas acumuladas y la necesidad de preservar los valores rurales aún presentes. Este capítulo aborda los principales factores que han moldeado la ocupación del suelo en el municipio, así como los conflictos y oportunidades que surgen en torno a su ordenación, los procesos de reclasificación, la conexión urbano-rural y la gobernanza intermunicipal del territorio.

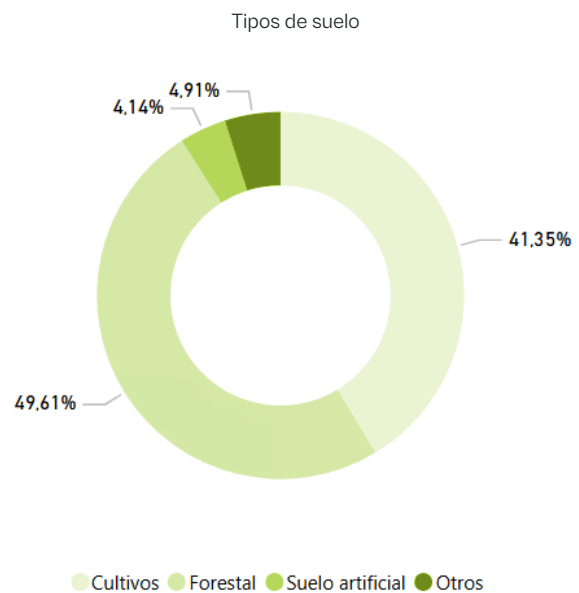
Indicadores descriptivos

Los indicadores de la Agenda Urbana Española disponibles al año 2024 permiten realizar una primera aproximación al modelo territorial de Alcorcón, mostrando un municipio en cierta medida urbanizado (en su sector sur), con importantes tensiones entre expansión urbana, pérdida de suelo rural y debilidad de sus sistemas ecológicos (en su sector norte).

Entre los indicadores, destaca el grado de artificialización del término municipal, con un 54,9 % del suelo ocupado por usos urbanos. A pesar de ello, todavía se conserva un 31 % de superficie cultivable confiriendo al municipio un paisaje agrícola reconocible dentro del contexto metropolitano. Además, la superficie forestal y dehesada representa el 9,5 % del total. No obstante, solo un 0,23 % del término está siendo explotado en términos agrarios y forestales activos, reflejando la escasa funcionalidad productiva del medio rural.

Aunque estos indicadores provienen de datos agregados a escala nacional –lo que limita su capacidad para reflejar las particularidades locales–, permiten identificar algunas condiciones relevantes del territorio. Por ejemplo, la dotación de zonas verdes se estima en 1,64 hectáreas por cada 1.000 habitantes, y las infraestructuras de transporte ocupan un 6,05 % del territorio, lo que podría estar reflejando una fragmentación del sistema urbano y dificultades para la conectividad ecológica. Además, más de la mitad del suelo urbano se clasifica como en desarrollo o urbanizable, lo que –aunque basado en datos posiblemente desactualizados– sugiere la persistencia de zonas no consolidadas y retos significativos en términos de cohesión territorial.

Aunque estas cifras ofrecen una visión general, su interpretación debe matizarse a través del análisis en detalle que sigue, donde se abordan con mayor profundidad las dinámicas de ordenación, los procesos de transformación y los retos vinculados a la protección del paisaje, la biodiversidad y el patrimonio rural del municipio.



Fuente: Agenda Urbana Española 2024



Modelo territorial y usos del suelo

Estrategias de ordenación territorial

El modelo de ocupación del suelo en Alcorcón ha estado marcado por un crecimiento urbano disperso y poco articulado, condicionado por dinámicas de aprovechamiento urbanístico y la búsqueda de financiación municipal. Esta lógica favoreció la incorporación extensiva de suelo al proceso urbanizador, con la consiguiente expansión de la huella urbana y una creciente fragmentación territorial. Como resultado, el medio rural ha perdido funcionalidad, así como valores productivos, ecológicos y paisajísticos, viéndose comprometido su papel como soporte de biodiversidad y espacio agrícola-forestal.

Actualmente, la estructura territorial del municipio presenta una marcada dualidad: una mitad norte con predominio de usos agroforestales, donde aún subsisten ciertos valores ambientales, y una mitad sur altamente urbanizada, consolidada como núcleo de actividad económica y residencial. Entre ambas zonas, las grandes infraestructuras lineales –como la autovía A-5, la línea C-5 de Renfe Cercanías y la avenida de San Martín de Valdeiglesias– actúan como barreras físicas, funcionales y ecológicas. En este corredor intermedio se localizan suelos industriales y de equipamientos, configurando una franja de transición donde se concentran actividades de alto impacto que intensifican la presión sobre el suelo rústico.

Suelos con valor agroecológico y paisajístico sector norte



Fuente: Google Earth, 2025

En este contexto, el Plan General de Ordenación Urbana vigente (PGOU 1999) clasificó como Suelo No Urbanizable (SNU) un total de 1.459,27 hectáreas, lo que equivale al 43,54 % del término municipal. Este planeamiento partía de la premisa de asignar al SNU un papel activo y multifuncional, superando el enfoque meramente restrictivo para incorporar la valorización del paisaje rural como componente clave. Con este fin, se realizó un análisis detallado de las aptitudes del suelo considerando criterios como relieve, pendiente, cobertura vegetal, tipo de cultivos, clases agrológicas y condiciones constructivas, con el objetivo de distinguir entre suelos potencialmente transformables y aquellos que requerían protección específica.

No obstante, la posición estratégica de Alcorcón dentro del ámbito metropolitano y las intensas presiones especulativas han limitado la capacidad del plan para garantizar una protección efectiva del suelo rústico frente a procesos de urbanización. Como resultado, el planeamiento vigente se ha

mostrado insuficiente para contener el avance de la expansión urbana, que, si bien ha reforzado el papel de Alcorcón como nodo territorial relevante, ha debilitado de forma notable la conservación de sus valores rurales y ambientales.

La revisión del Plan General, en este sentido, se configura como una oportunidad estratégica para corregir estas dinámicas, reforzar los mecanismos de protección del suelo no urbanizable y orientar el modelo territorial hacia un enfoque más equilibrado y sostenible, en línea con los principios de la Agenda Urbana Española. La integración de la biodiversidad, el paisaje y la funcionalidad del espacio rural debe situarse como uno de los ejes vertebradores del futuro desarrollo del municipio.

Suelos con valor agroecológico y paisajístico sector norte



Fuente: Elaboración Propia

Consumo de suelo

El consumo de suelo en Alcorcón ha estado históricamente condicionado por la expansión urbana hacia el sur, este y oeste del municipio, limitada al norte por la presencia de infraestructuras como la autovía A-5. Esta dinámica alcanzó su punto máximo con la consolidación del barrio de San José de Valderas, que llegó hasta la ronda de la carretera de Leganés, y con la ejecución de los Planes Parciales Industriales del Este, que agotaron la disponibilidad de suelo en esa dirección. En este contexto, las posibilidades de crecimiento urbano se concentran en áreas no contiguas al tejido consolidado, fundamentalmente en el sector norte del término municipal.

En este sector, el Plan General de Ordenación Urbana de 1999 clasifica una parte sustancial del suelo como No Urbanizable. Sin embargo, en las últimas décadas se han producido procesos

de transformación y reclasificación urbanística que han tensionado el modelo territorial vigente. Un caso destacado es el del ámbito de Retamar de la Huerta, situado en el noroeste, junto a una urbanización del municipio de Villaviciosa de Odón. Originalmente clasificado como Suelo No Urbanizable Común (SNUC), este sector se vio afectado por la Disposición Transitoria Primera c) de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid (2001), que permitió su transformación en Suelo Urbanizable No Sectorizado, al carecer de determinaciones de ordenación estructural. Esta disposición habilitó la tramitación de un Plan de Sectorización que posibilitó su incorporación al proceso urbanizador, anticipando una transformación no prevista en la ordenación inicial del PGOU.

Clasificación del suelo vigente

- SNUC=No urbanizable común
- SNUP=No urbanizable protegido
- SU=Urbano
- SUC=Suelo Urbano Consolidado
- SUNC=Suelo Urbano No Consolidado
- SUNP=Urbanizable no programado
- SUP=Urbanizable programado
- SUPP=Urbanizable programado PPO
- SUS=Urbanizable Sectorizado
- SUSP=Urbanizable Sectorizado PPO



Fuente Elaboración propia en base a datos IDEM.

Clasificación del suelo vigente

TIPO DE CLASIFICACIÓN	ÁREA (HA)	% DEL TOTAL
Sin datos	8.78	0.26%
Suelo No Urbanizable Común	43.34	1.30%
Suelo No Urbanizable Protegido	257.28	7.72%
Suelo No Urbanizable Protegido (APLAZADO)	790.42	23.71%
Suelo Urbanizable No Programado	19.92	0.60%
Suelo Urbanizable No Programado (APLAZADO)	419.88	12.59%
Suelo Urbanizable No Sectorizado	111.45	3.34%
Suelo Urbanizable Programado	383.88	11.51%
Suelo Urbano	1278.41	38.34%
Suelo Urbano Consolidado	9.89	0.30%
Suelo Urbano No Consolidado	10.97	0.33%

Fuente: elaboración propia a partir de datos del IDEM

De forma paralela, la zona norte y noreste del municipio se encontraba mayoritariamente clasificada como Suelo No Urbanizable Protegido, debido a sus valores paisajísticos, forestales, hidrológicos y ambientales. Tras la aprobación del PGOU de 1999, el Ayuntamiento impulsó diversos expedientes de subsanación (2000, 2001 y 2002) y uno de corrección (2006–2008) para viabilizar nuevos desarrollos en esta área. Sin embargo, todos fueron desestimados por la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, al considerar que la propuesta inicial del PGOU, que contemplaba 65 hectáreas de desarrollo (sector PP-9 Las Cárcavas, posteriormente suspendido), había derivado en una propuesta desproporcionada de 1.231 hectáreas de suelo urbanizable.

Esta modificación triplicaba el número de viviendas previstas inicialmente y suponía una alteración sustancial del modelo territorial aprobado, al incorporar al proceso urbanizador el 36,72 % de la superficie total del municipio. Por su escala e impacto metropolitano, la propuesta requería haber sido considerada de interés supralocal y tramitada en coordinación con la Comunidad de Madrid y los municipios colindantes, algo que no se produjo en los términos adecuados.

El conjunto de este proceso refleja con claridad las tensiones entre la protección del Suelo No Urbanizable y las dinámicas de expansión impulsadas por intereses especulativos, en un contexto metropolitano de alta demanda de suelo. En este marco, los intentos de desarrollo del sector norte han estado acompañados por iniciativas de gran visibilidad mediática y fuerte componente privado, como el fallido macroproyecto de Eurovegas que preveía la instalación de un complejo de ocio en esta misma área. Otra iniciativa privada, esta vez apoyada por el sector público, fue la propuesta del Club Atlético de Madrid para establecer su ciudad deportiva en el sector.

Actualmente, un grupo de propietarios del sector norte está impulsando un proceso participativo a través de la plataforma “Alcorcón Next”, con el objetivo de repensar colectivamente el modelo territorial y el consumo de suelo en esa zona. Sin embargo, desde la perspectiva de la planificación pública, este proceso de carácter privado plantea la necesidad de revisar el papel que pueden desempeñar los desarrollos propuestos en el norte del municipio, así como su impacto sobre la estructura territorial de Alcorcón y su articulación con los municipios colindantes.



Conexión urbana-rural

El crecimiento urbano desordenado y la expansión metropolitana han tenido un impacto considerable en la conexión entre las áreas urbanas y rurales de Alcorcón. Este proceso ha fragmentado el paisaje, reduciendo su funcionalidad agrícola y dificultando la continuidad ecológica del territorio. La presión urbanizadora, unida a la falta de integración entre los bordes urbanos y el suelo rústico, ha debilitado la cohesión territorial y ambiental, afectando tanto a los corredores verdes como a la percepción del entorno rural.

En el norte del municipio, la autovía A-5 y la avenida de San Martín de Valdeiglesias se han consolidado como barreras físicas y simbólicas, intensificando la presión sobre los suelos no urbanizados y dificultando cualquier articulación efectiva entre los espacios urbanos y rurales. Estas

infraestructuras refuerzan un modelo territorial fragmentado, con predominio del vehículo privado, y limitan las posibilidades de conexión peatonal o ciclista. En este mismo sector, la implantación del Polígono de Industrias Especiales ha generado una gran bolsa de usos productivos que interrumpe la continuidad del tejido urbano, consolidando una separación marcada entre el núcleo consolidado de Alcorcón, al sur de la A-5, y los suelos rústicos situados al norte.

El efecto de las infraestructuras viarias en la creación de espacios marginales de difícil acceso es especialmente evidente en estos terrenos. Estos espacios presentan una funcionalidad muy limitada, tanto desde el punto de vista agrícola como recreativo, y se convierten en áreas marginales sin un aprovechamiento claro ni una accesibilidad adecuada. La conectividad ecológica en este

Sector Ventorro del Cano



Fuente: Google Earth, 2025

Sector Ventorro del Cano



Fuente: Elaboración Propia

contexto es parcial y deficiente, sin soluciones que permitan conectar de forma eficiente los valores naturales con el entorno urbano y rural. Un ejemplo claro de esta desconexión se observa en el polígono industrial de Ventorro del Cano, donde la implantación del tejido productivo se ha realizado de espaldas al suelo rústico, dificultando cualquier acceso directo al mismo y consolidando un modelo urbano que da la espalda a los valores paisajísticos y agrícolas del territorio.

En el sur del municipio, la situación es diferente. Una pequeña franja limítrofe, clasificada como Suelo No Urbanizable Protegido por el Avance del Plan General de Fuenlabrada, conserva ciertos valores paisajísticos y ecológicos que inciden directamente en los bordes del Ensanche Sur. En este contexto, se está desarrollando el proyecto intermunicipal Corredor Sur, que

busca establecer un borde urbano dotado de infraestructura verde. Este proyecto prevé la creación de un gran espacio ajardinado de 72.000 m² en el Ensanche Sur, con el objetivo de articular la periferia urbana con los parques y zonas verdes del municipio, favoreciendo así la accesibilidad, la integración ecológica y la conexión con el entorno rural.

Además, en esta misma zona se localizan espacios destinados a huertos recreativos, previsiblemente utilizados por población residente en Alcorcón. Estos espacios representan una oportunidad para fortalecer el vínculo entre ciudad y campo a través de usos compatibles, así como para fomentar dinámicas de colaboración intermunicipal con Fuenlabrada en la gestión y valorización conjunta de estos entornos periurbanos.

Corredor Sur en el Ensanche Sur de Alcorcón



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

En paralelo, el presupuesto municipal de 2025 contempla inversiones orientadas a reforzar la estructura verde del municipio, incluyendo el desarrollo del Corredor Verde del Ensanche Sur y otras actuaciones que buscan mejorar las conexiones en puntos estratégicos como la A-5 y la línea C-5. También se proyectan nuevas conexiones entre Bellas Vistas, Ensanche Sur y el entorno de X-Madrid, lo que permitirá articular mejor los diferentes sectores urbanos e integrar el suelo rústico y los espacios libres como parte activa de la estructura territorial de Alcorcón.

Corredor Sur en el Ensanche Sur de Alcorcón



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

Infraestructura verde y azul

Conectividad ecológica

Alcorcón se ubica en un entorno geográfico denominado La Rampa, delimitado por los ríos Guadarrama y Manzanares, y caracterizado por la presencia de cerros de baja altitud. Aunque el municipio carece de grandes cursos de agua, está atravesado por varios arroyos de caudal reducido que, en su mayoría, han sido canalizados o soterrados como resultado del proceso de urbanización.

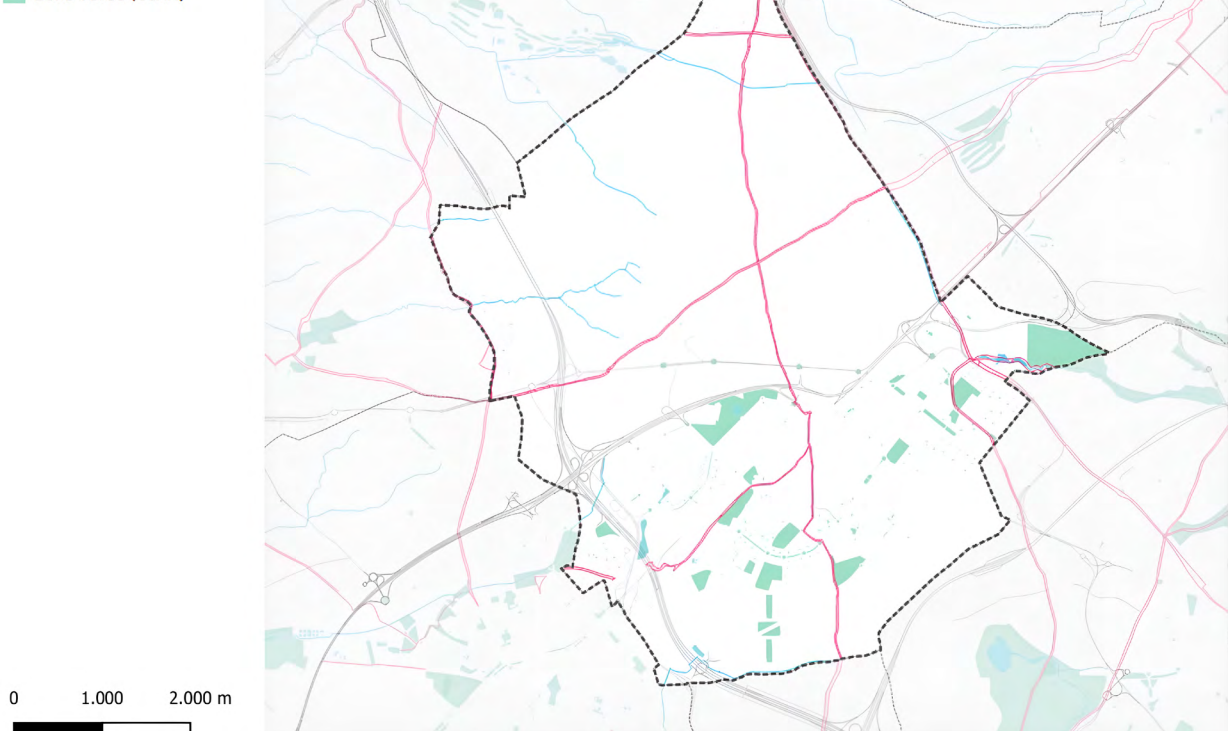
Entre ellos destacan los arroyos de Soto, de la Madre, de los Majuelos y Prado Ovejero, que vierten sus aguas en la cuenca del Guadarrama. El arroyo más significativo es el de la Fuente del Sapo o Butarque,

perteneciente a la cuenca del Manzanares, que atraviesa el Parque de las Presillas y conecta con el lago artificial de Butarque, en Leganés. La naturaleza arenosa del suelo en Alcorcón favorece, además, una notable infiltración de agua, que ha dado lugar a la formación de acuíferos subterráneos como el de la zona de la Canaleja, que abasteció a la población hasta 1979.

A este sistema natural se suman las vías pecuarias, bienes de dominio público gestionados por las comunidades autónomas. Estas infraestructuras tradicionales desempeñan hoy un papel esencial en la

Vías pecuarias y cursos fluviales

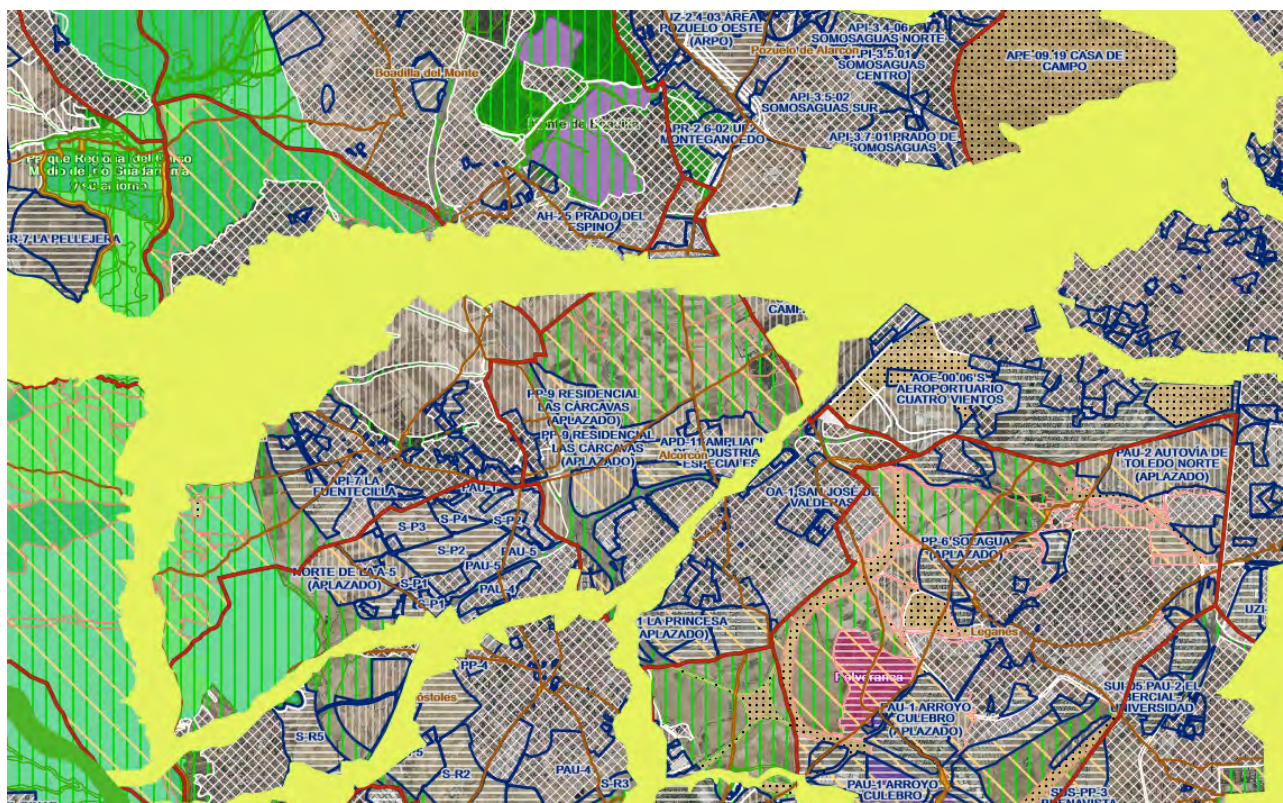
- Vías pecuarias
- Lagunas y embalses
- Lámina artificial
- Red hidrográfica
- Zona Verde (CCAA)



Fuente: Elaboración propia en base a Centro Nacional de Información Geográfica



Corredores Verdes CAM



Fuente: Comunidad Autónoma de Madrid

conectividad ecológica, el mantenimiento de la biodiversidad y el impulso a la movilidad sostenible. En Alcorcón, siete vías pecuarias –coladas y veredas– atraviesan el municipio, configurando una red de gran valor estratégico para la restauración de la conectividad verde. Entre las más relevantes se encuentran la Colada de Esparteros y la Canaleja, con un trazado de 2.900 metros desde Leganés hasta la calle Amapolas, atravesando la circunvalación norte del municipio; y la Vereda de Castilla, con 5.000 metros, que conecta desde Pozuelo de Alarcón atravesando el polígono industrial del Ventorro del Cano y la M-40 hasta enlazar con el arroyo de la Fuente del Sapo.

Estas vías conectan espacios rurales, áreas industriales y núcleos urbanos, y además de su valor cultural y paisajístico, son fundamentales para la protección del suelo rústico y la articulación ecológica del municipio. Otras vías destacadas son:

- **Vereda de los Barros** (1.200 m), desde Boadilla del Monte.
- **Vereda de Segovia** (2.100 m), que cruza la urbanización Campodón.
- **Vereda de Villaviciosa** (5.200 m), desde Villaviciosa de Odón hacia Madrid.
- **Colada de Pozuelo** (8.200 m).
- **Colada de Móstoles y Fuente Cisneros** (3.600 m).

Todos estos elementos –arroyos, acuíferos y vías pecuarias– forman parte de una red potencial de corredores ecológicos, que, si se integran adecuadamente en la planificación territorial, pueden reforzar la biodiversidad local, mejorar la resiliencia del ecosistema y generar múltiples servicios ecosistémicos para la población.

Biodiversidad

La implementación de esta infraestructura verde debe entenderse como una herramienta estratégica para integrar funcionalmente el territorio de Alcorcón con el entorno metropolitano. Su posición, como nodo intermedio entre la Casa de Campo y el valle del río Guadarrama, refuerza su papel clave en el Proyecto Arco Verde de la Comunidad de Madrid, cuyo objetivo es consolidar una red verde intermunicipal que conecte parques regionales, montes de utilidad pública, zonas fluviales y áreas periurbanas.

En este contexto, los Corredores Verdes cobran especial importancia, al actuar como grandes ejes de conectividad ecológica a escala supramunicipal. Estas infraestructuras permiten articular la red verde local con sistemas naturales de mayor escala, fortaleciendo la cohesión territorial y mejorando la sostenibilidad ambiental del conjunto metropolitano.

En el norte del término municipal de Alcorcón, los espacios agrícolas y forestales conforman un mosaico de hábitats fragmentados que, pese a su discontinuidad, conservan elementos significativos de vegetación y fauna autóctonas. Destacan las encinas dispersas (*Quercus ilex*) en el entorno de la Venta de la Rubia, que configuran un ecosistema de tipo dehesa, acompañado de especies propias de la estepa cerealística como retamas y gramíneas. Este conjunto vegetal actúa como hábitat para diversas especies de fauna esteparia y como zona de invernada para aves migratorias, lo que subraya su valor ecológico en un área sometida a fuertes presiones urbanizadoras.

En el contexto municipal, el Parque de las Presillas constituye uno de los enclaves de mayor interés ecológico. Ubicado en el noreste de Alcorcón, ocupa una superficie de aproximadamente 57,5 hectáreas y se estructura en torno al arroyo Fuente del Sapo, canalizado para la formación de un lago artificial de dos hectáreas, que conecta con el arroyo Butarque en Leganés. El parque alberga una destacada diversidad de flora y fauna autóctona, incluyendo una arboleda de 40 hectáreas donde predominan el pino piñonero (*Pinus pinea*) y el pino laricio (*Pinus nigra*), así como un valioso grupo de 32 alcornoques centenarios (*Quercus suber*), que aportan un notable valor ecológico en el contexto metropolitano.

En las zonas desprovistas de arbolado, prosperan especies propias del bosque mediterráneo de baja montaña, como la jara pringosa, retamas, almendros y zarzamoras, que contribuyen a la heterogeneidad del paisaje y ofrecen refugio a una fauna diversa compuesta por aves, mamíferos, reptiles y anfibios.



Sector Las Presillas



Fuente: Elaboración propia

Coordinación transfronteriza o interregional

El desarrollo urbano de la Corona Metropolitana Sur se ha visto marcado por un crecimiento disperso y de baja densidad, resultado de una débil planificación territorial y de la ausencia de instrumentos eficaces de gobernanza metropolitana. Esta situación ha favorecido la expansión desarticulada del tejido urbano, la fragmentación del territorio y la progresiva pérdida de espacios naturales y agrícolas, con efectos negativos sobre la biodiversidad, la funcionalidad ecológica y la calidad ambiental.

Pese a esta carencia estructural en términos de ordenación territorial y coordinación intermunicipal, la infraestructura verde ha comenzado a posicionarse como una preocupación creciente en la escala regional. En este sentido, el Proyecto Arco Verde, impulsado por la Comunidad de Madrid, constituye una de las pocas iniciativas que abordan de forma supramunicipal la necesidad de reconectar los espacios naturales y mejorar la resiliencia ecológica del área metropolitana.

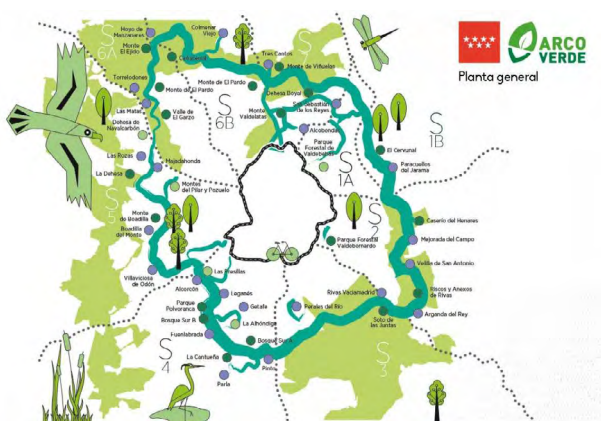
El Arco Verde plantea la creación de un gran corredor ambiental que conectará 25

municipios con los tres principales Parques Regionales –Cuenca Alta del Manzanares, curso medio del Guadarrama y Parque del Sureste– mediante la red de vías pecuarias y otros caminos y senderos interurbanos. Hasta la fecha, ya se han integrado 17 municipios, con más de 135 km acondicionados y la plantación de más de 154.000 árboles y arbustos, lo que refleja un esfuerzo por consolidar una red ecológica metropolitana.

En el caso de Alcorcón, el trazado del Arco Verde y del Bosque Metropolitano se proyecta sobre suelos no urbanizables del norte y noreste del municipio, estableciendo vínculos con la Casa de Campo y, hacia el este, con el Parque de las Presillas. Desde allí, el corredor se extenderá hasta el Parque de la Polvoranca en Leganés, conformando una infraestructura verde estratégica de escala intermunicipal. Sin embargo, su implementación requiere superar obstáculos técnicos relevantes, como la necesidad de garantizar pasos ecológicos seguros sobre infraestructuras como la A-5, que actualmente actúan como barreras de conectividad.

En suma, mientras el marco institucional de planificación territorial sigue siendo limitado y carece de una visión integrada, proyectos como el Arco Verde representan un avance significativo hacia la articulación ecológica del territorio. Su desarrollo no solo tiene valor ambiental, al contribuir a la conectividad de hábitats y la mejora de la biodiversidad, sino también un impacto social y simbólico, al fortalecer los vínculos entre ciudad y naturaleza y reforzar la identidad territorial de municipios como Alcorcón en el conjunto metropolitano.

Arco Verde de Madrid



Fuente: Comunidad Autónoma de Madrid



Patrimonio natural, cultural y paisaje

Protección del paisaje

El paisaje de Alcorcón, dominado por suelos rústicos agrícolas de secano y fragmentos de vegetación autóctona, constituye un componente fundamental del patrimonio ambiental y cultural del municipio. Este mosaico agroforestal, que contrasta con la intensidad urbanizadora del entorno metropolitano sur de Madrid, aporta valores ecológicos y escénicos que refuerzan la identidad territorial y subrayan la necesidad de su conservación activa.

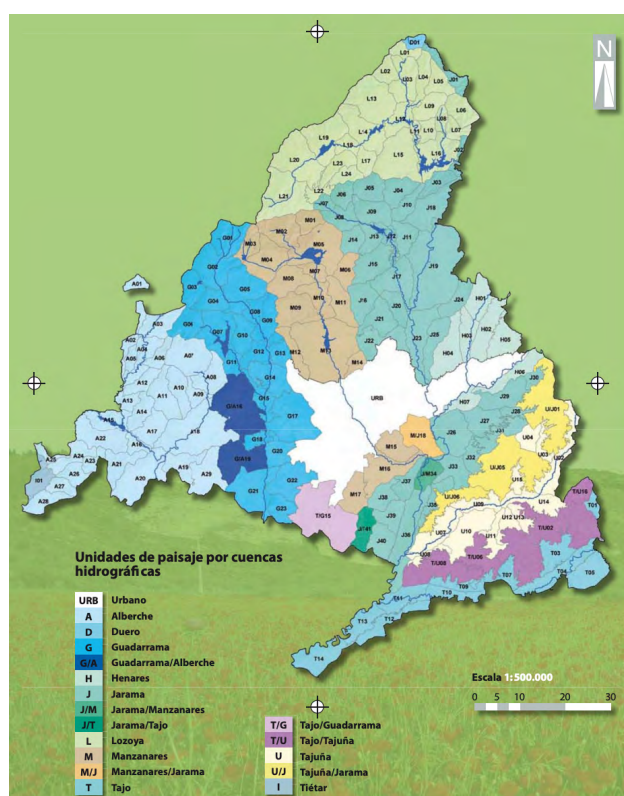
A escala regional, aproximadamente el 47 % del territorio de la Comunidad de Madrid está protegido bajo diversas figuras –como el Parque Nacional de la Sierra de Guadarrama, tres parques regionales o la Red Natura

2000–. Sin embargo, Alcorcón, al igual que otros municipios de la Corona Sur, no cuenta con una designación formal de protección supramunicipal, como consecuencia de los procesos de urbanización y ocupación intensiva del suelo que han caracterizado su desarrollo reciente. Esta ausencia hace aún más significativa la protección de los valores paisajísticos y ambientales existentes, así como su integración funcional en la red metropolitana de infraestructura verde.

El suroeste de la Comunidad de Madrid está atravesado por varias unidades de paisaje que reflejan esta transición entre lo urbano y lo rural: el entorno UP1 (urbano consolidado), los espacios de transición verde como Móstoles-Parque Coimbra (G20), y unidades agrarias como el Lomo de Casarrubios (G/A19) o la Campiña de El Álamo (G21). También se suman paisajes mixtos como Boadilla-Villaviciosa de Odón (G17) y Arroyomolinos (G22), con corredores ecológicos, arroyos y vegetación natural, así como la unidad Villamanta (A29), de carácter más agrario y lejano. Esta superposición de unidades genera un paisaje diverso en Alcorcón, donde conviven tramas urbanas densas, zonas verdes periurbanas, vestigios agrícolas y corredores naturales, configurando un territorio con alto potencial para la conectividad ecológica y la integración paisaje-ciudad.

A nivel local, el PGOU de 1999 incorpora una serie de medidas de protección paisajística mediante la clasificación de Suelo No Urbanizable Protegido (SNU-P). Esta figura permite salvaguardar áreas con valores ambientales reconocidos, aunque sin

Unidades de Paisaje CAM



Fuente: Atlas. El Medioambiente en la Comunidad de Madrid

cobertura autonómica o estatal, mediante criterios como la presencia de vegetación forestal, la proximidad a cauces y vaguadas, la funcionalidad ecológica o el paso de vías pecuarias. En total, se protegen 1.459,27 hectáreas, lo que equivale al 43,54 % del término municipal, lo que representa una herramienta clave para preservar la estructura del paisaje dentro del marco competencial municipal.

Entre los elementos patrimoniales de interés ambiental, destacan las siete vías pecuarias antes mencionadas, reguladas por la Ley 3/1995, que recorren el municipio y conservan su trazado histórico. Estas infraestructuras tradicionales, además de su valor histórico y cultural, cumplen hoy una función estratégica como corredores ecológicos y elementos estructurantes del paisaje rústico. Asimismo, en las zonas periurbanas de Alcorcón existen espacios de valor paisajístico y ambiental que, si bien carecen de una figura específica de protección, representan enclaves relevantes para la configuración del sistema verde del municipio. Es el caso del entorno del Pinar de Santo Domingo, el Parque de las Presillas o el Pinar de Urtinsa, que desempeñan funciones de transición entre lo urbano y lo rural, y que serán tratados con mayor detalle en el capítulo dedicado a las zonas verdes urbanas.

En conjunto, estos espacios refuerzan la necesidad de adoptar una perspectiva integral en la planificación del paisaje, que combine la escala local con la lógica metropolitana y promueva una conectividad ecológica real entre los distintos componentes del sistema territorial.





Retos de valorización del paisaje rural y sus actividades

En la mitad norte del municipio de Alcorcón, el suelo rústico mantiene un marcado carácter rural, con un predominio de cultivos de secano que, si bien presentan una productividad limitada, configuran un entorno agrícola reconocible dentro de una región metropolitana fuertemente urbanizada como la corona sur de Madrid. Este paisaje agropecuario dota a Alcorcón de una identidad territorial diferenciada, relevante tanto desde la perspectiva ambiental como desde la planificación territorial.

Este entorno rural se articula como un mosaico de usos mixtos. A los tradicionales usos agrarios se suman otros ámbitos funcionales, como el polígono industrial Ventorro del Cano; usos lúdicos, deportivos y de ocio de tipo privado; además de espacios de horticultura urbana asociados a algunos sectores residenciales próximos. Estos últimos introducen nuevas prácticas vinculadas al autoconsumo y al ocio vecinal, diversificando los usos del suelo rústico.

En cuanto a los aprovechamientos forestales, su presencia es escasa. Apenas subsisten pequeñas manchas o rodales con cobertura vegetal significativa, lo que limita su función como conectores ecológicos o reservorios de biodiversidad. Esta escasez de cobertura forestal debilita también el potencial del suelo rústico como sumidero de carbono o barrera climática frente a la urbanización creciente.

Por otro lado, se ha identificado la expansión informal de huertos urbanos con construcciones accesorias y elementos improvisados. Estas ocupaciones, en su mayor parte no reguladas, alteran la percepción del paisaje rural tradicional y generan impactos negativos tanto en

términos estéticos como ambientales. La proliferación de estructuras precarias y el uso no planificado del suelo complican su conservación y dificultan la gestión territorial.

De ahí que resulte necesario plantear intervenciones específicas de regulación, ordenación y limpieza, orientadas a restaurar el carácter agrario del territorio y reforzar sus valores productivos, paisajísticos y ecológicos. El patrimonio natural y rural de Alcorcón constituye un vínculo esencial con su historia agrícola y con la evolución de su paisaje.

La protección y puesta en valor de estas áreas no solo es clave para preservar su multifuncionalidad como espacios productivos o de biodiversidad, sino también como paisajes culturales que conforman la esencia del municipio. En este contexto, adquieren especial relevancia los caminos históricos, las construcciones agrícolas tradicionales, las huertas y los elementos naturales que, aun sin explotación activa, mantienen un alto valor simbólico y ecológico.

Protección y apropiación social del patrimonio cultural y natural

La protección del patrimonio en Alcorcón requiere una visión integradora que contemple sus diversas vertientes: el patrimonio histórico-monumental, el patrimonio artesanal y geológico, y el patrimonio natural. Todos ellos forman parte de un entramado de elementos que construyen la identidad local y ofrecen oportunidades para el desarrollo sostenible.

Desde el punto de vista histórico-monumental, aunque limitado en número, destacan elementos como la Iglesia de Santa María la Blanca y los Castillos de Valderas. Estos recursos, esenciales para preservar la memoria del territorio, deben ser integrados en el nuevo catálogo de elementos protegidos del PGOU para garantizar su conservación y su funcionalidad como activos culturales.

En cuanto al patrimonio artesanal, sobresale el legado de la tradición cerámica y vidriera, vinculado a los recursos naturales del subsuelo de Alcorcón. Esta tradición ha encontrado continuidad y proyección contemporánea en el Museo de Arte en Vidrio de Alcorcón (MAVA). Desde su inauguración en 1997, el MAVA se ha consolidado como un espacio clave en la oferta cultural de la ciudad, integrando el vidrio como expresión artística de alcance internacional y como seña de identidad cultural local.

Asimismo, el patrimonio natural también demanda estrategias de difusión y apropiación social. En este sentido, el Centro de Recursos Naturales Quercus, dependiente de la Concejalía de Parques y Jardines, desempeña un papel fundamental como plataforma de educación ambiental y participación ciudadana. Su labor se centra especialmente en los más jóvenes,

mediante talleres, rutas de identificación de especies, visitas guiadas a viveros y parques, y actividades de plantación y reproducción de especies vegetales. Estas acciones refuerzan el vínculo entre la población y su entorno natural, al tiempo que promueven valores de sostenibilidad y conocimiento del territorio.

Este programa educativo se complementa con las actividades impulsadas desde el Centro de Educación Ambiental de Polvoranca, como las salidas en bicicleta por el entorno natural, que permiten a los escolares conocer la red de carriles bici, fomentando una movilidad autónoma y sostenible desde edades tempranas.

En conjunto, estas iniciativas contribuyen a consolidar una visión del patrimonio no solo como un conjunto de elementos a conservar, sino como una red viva que requiere activación social, apropiación comunitaria y proyección educativa para garantizar su valor en el tiempo.



Conclusiones participativas



En relación con el modelo territorial, el uso del suelo y la infraestructura verde (OE1), las entrevistas y espacios participativos desarrollados durante el diagnóstico han puesto de manifiesto una notable ausencia de referencias directas a la gestión del suelo agrario, la actividad agropecuaria o la valorización del paisaje rural y cultural en su dimensión productiva. Esta falta de menciones específicas subraya, como ya se identifica en el análisis técnico, la desconexión entre la realidad urbana y el medio rural inmediato, tanto en términos funcionales como perceptivos. No se recogieron propuestas relacionadas con la activación de usos agropecuarios, la recuperación de suelos agrícolas o campañas de difusión del patrimonio natural y cultural de estos espacios, que permanecen lejanos a la agenda cotidiana de buena parte de los agentes locales.

Sin embargo, sí aparecieron reflexiones relevantes que afectan directamente a este objetivo estratégico desde otras perspectivas. En el plano de los futuros desarrollos territoriales, agentes urbanísticos y propietarios privados destacaron el potencial de los suelos situados en la corona norte de Alcorcón para consolidar un crecimiento denso, mixto y conectado con la ciudad existente, evitando la creación de piezas aisladas. Este discurso, centrado en aprovechar las oportunidades de suelo disponibles, contrasta con la preocupación expresada por entidades ambientales, que subrayaron el papel de esta franja septentrional en la conectividad ecológica regional. Se remarcó la importancia de proteger los suelos no urbanizables, que constituyen un corredor estratégico entre el Parque Regional del Curso Medio del Guadarrama y el entorno del Manzanares, advirtiendo del riesgo de replicar modelos expansivos que han fragmentado otros territorios y deteriorado su funcionalidad ecológica.

Donde sí se recogieron propuestas y percepciones más concretas fue en torno a la infraestructura verde urbana y periurbana ya consolidada o en contacto directo con la ciudad. Diversas asociaciones vecinales, entidades culturales y ambientales hicieron hincapié en el valor de enclaves como Las Presillas o el pinar de URTINSA, reclamando actuaciones que refuercen su papel como espacios multifuncionales para el ocio, la biodiversidad y la regulación climática. Se puso el acento en su mejora, conservación y accesibilidad, planteando incluso su mayor integración con otros elementos verdes de la trama urbana mediante redes de conectividad que fomenten la movilidad activa y la continuidad ecológica.

Este contraste revela cómo el debate local sobre el modelo territorial se encuentra todavía muy centrado en la mejora de la infraestructura verde urbana y la calidad de las zonas verdes existentes, mientras que aspectos claves del OE1, como la protección activa del suelo agrario, la gestión paisajística o la conexión urbano-rural en su sentido productivo y cultural, permanecen relativamente invisibilizados en el discurso ciudadano y asociativo, apuntando a un importante reto para la construcción de un modelo territorial verdaderamente integral y sostenible.

TERRITORIO Y BIODIVERSIDAD

Red hidrográfica

- 1001
- 1002
- 1003
- 1004

----- Limite

----- Vías pecuarias

----- LICS

----- Lámina artificial

----- Lagunas y embalses

Clasificación

SAU=Apto para urbanizar

SND=No definido

SNUC=No urbanizable comun

SNUP=No urbanizable protegido

SU=Urbano

SUC=Suelo Urbano Consolidado

SUNC=Suelo Urbano No Consolidado

SUNP=Urbanizable no programado

SUP=Urbanizable programado

SUPP=Urbanizable programado con PPO

SUS=Urbanizable Sectorizado

SUSP=Urbanizable Sectorizado con PPO

SIOSE_Alcorcon_2014

Instalación agrícola y/o ganadera

Instalación forestal

Asentamiento agrícola y huerta

Cultivo herbáceo

Invernadero

Frutal cítrico

Frutal no cítrico

Combinación de cultivos leñosos

Prado

Combinación de cultivos

Combinación de cultivos con vegetación

Bosque de frondosas

Bosque de coníferas

Bosque mixto

Pastizal o herbazal

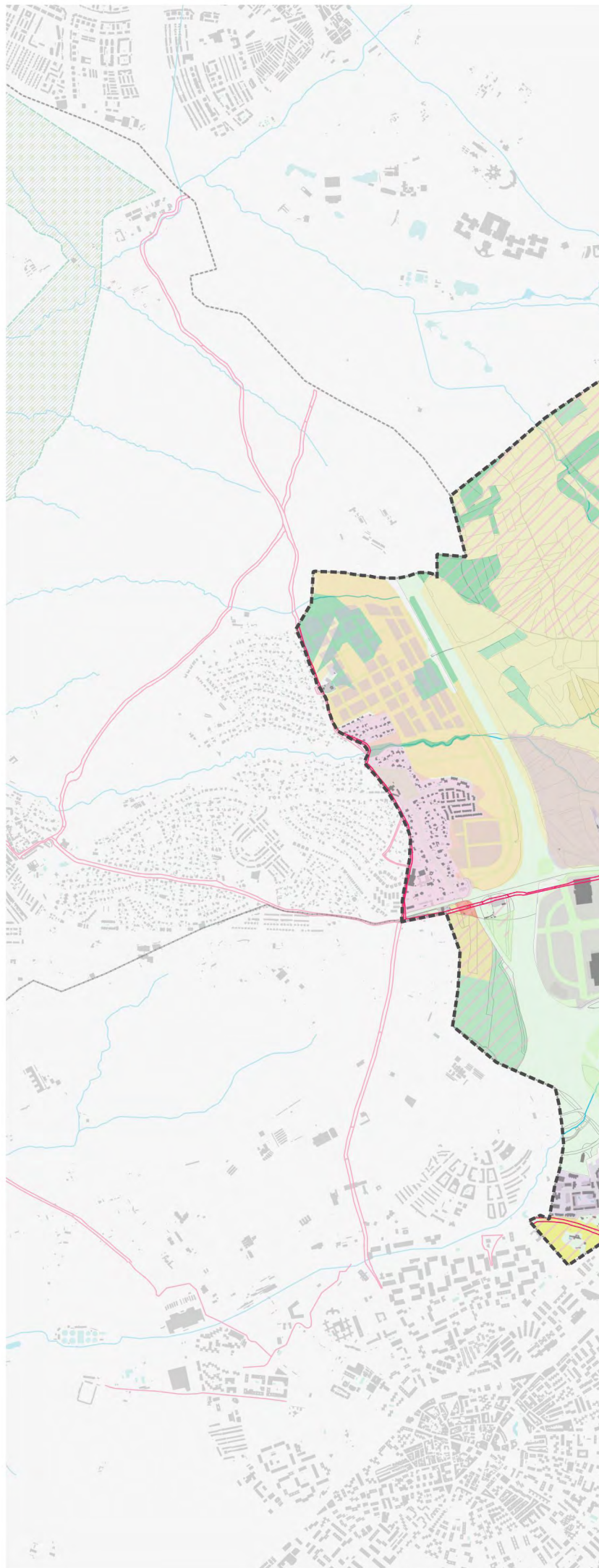
Matorral

Combinación de vegetación

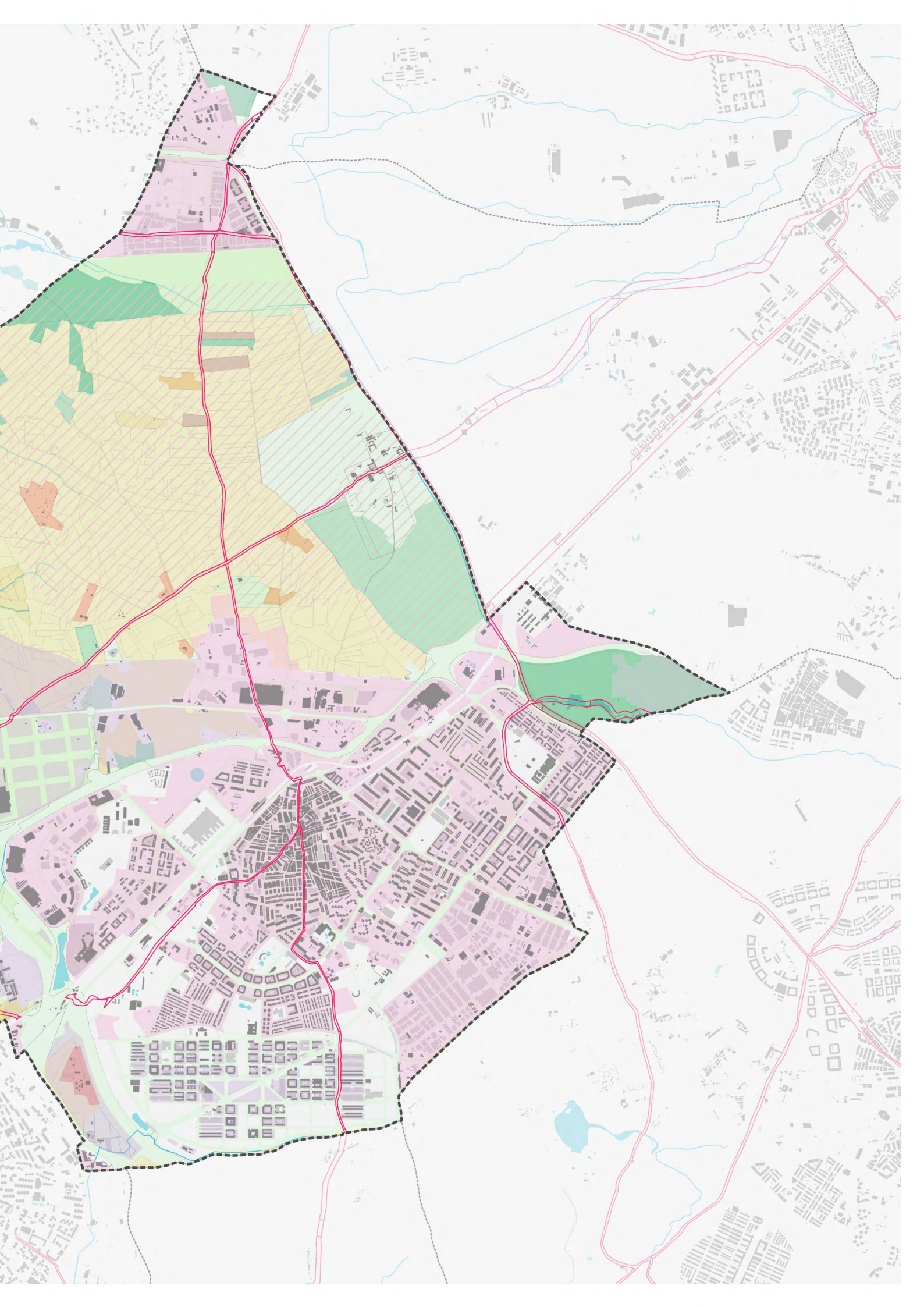
Temporalmente desarbolado por incendios

Suelo desnudo

Lámina de agua artificial



0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m



2.2. Modelo urbano





Objetivo Estratégico 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente

Objetivos específicos

- 2.1. Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.
- 2.2. Garantizar la complejidad funcional y diversidad de usos.
- 2.3. Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos.

- 2.4. Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación.
- 2.5. Impulsar la regeneración urbana.
- 2.6. Mejorar la calidad y la sostenibilidad de los edificios.

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D06	Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de suelo urbano (hab./ha)	59,97	4C	4C	1C
D07	Superficie de suelo urbano mixto discontinuo sobre suelo urbano mixto total (%)	15,33	2C	2C	3C
D08	Densidad de vivienda por superficie de suelo urbano (Viv/ha)	52,42	4C	4C	3C
D09	Compacidad. Superficie construida total por superficie de suelo (m2t/m2s)	23,64	4C	4C	2C
D10A	Superficie construida de uso residencial por superficie de suelo (m2t/m2s)	0,50	3C	4C	2C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D10B	Superficie construida de uso residencial respecto al total construido (%)	57,14	2C	1C	3C
D14	Parque edificatorio con una antigüedad anterior al año 2000 (%)	32,59	3C	3C	3C
DST01	Densidad de viviendas previstas en las áreas de suelo de desarrollo (Viv/ha).	13,72	2C	3C	1C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

En un municipio marcado por la presión urbanística y la fragmentación territorial, la infraestructura verde y azul emerge como una trama silenciosa capaz de reconectar el territorio, restaurar sus equilibrios y ofrecer una nueva mirada sobre el paisaje. Más allá de su valor ambiental, estos sistemas naturales representan una oportunidad para tejer vínculos entre lo urbano y lo rural, entre la ciudad construida y los ecosistemas que aún resisten. Pensar el futuro de Alcorcón pasa, necesariamente, por reconocer el potencial estratégico de su red ecológica como soporte de su transformación.

Indicadores descriptivos

Los indicadores de Alcorcón reflejan un municipio denso, consolidado y con un alto grado de ocupación del suelo, rasgos característicos de una ciudad plenamente integrada en la corona metropolitana de Madrid. Con casi 60 habitantes por hectárea urbana, Alcorcón se sitúa en el cuartil más alto a nivel nacional y regional en términos de densidad residencial. Esta concentración se refuerza con una densidad de vivienda de 52,4 unidades por hectárea, uno de los valores más elevados del Sur Metropolitano, lo que indica una ciudad compacta y con una trama urbana consolidada.

Asimismo, el grado de compacidad urbana también es notable: la proporción entre superficie construida y suelo disponible alcanza el 23,6 %, una cifra que confirma el aprovechamiento intensivo del espacio urbano. Este patrón denso se combina, sin embargo, con un uso residencial menos dominante en relación al total construido (57,1 %), lo que refleja la existencia de otros usos relevantes como el comercial, dotacional o terciario.

En términos de antigüedad del parque edificatorio, un 32,6 % de las viviendas fue construido antes del año 2000, situándose en una media intermedia respecto a su entorno. Esta cifra indica que buena parte del tejido urbano requiere estrategias de renovación y mejora, especialmente en accesibilidad y eficiencia energética, aunque no se trata de un parque urbano excesivamente obsoleto en comparación con otras ciudades del entorno.

Por otra parte, el 15,3 % del suelo urbano mixto es discontinuo, lo que señala la existencia de vacíos urbanos, solares sin desarrollar o zonas con tejidos inconexos. Esto representa una oportunidad estratégica para intervenir sobre parcelas disponibles y coser el territorio urbano existente antes de plantear nuevos crecimientos.

Finalmente, los suelos ya clasificados para desarrollo urbano presentan una densidad media prevista de 13,7 viviendas por hectárea, un valor relativamente bajo que invita a revisar los modelos de ocupación previstos. Incrementar la intensidad edificatoria en estos ámbitos podría favorecer un desarrollo más eficiente del suelo y una mejor sostenibilidad de los servicios públicos.



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón



Morfología urbana y diversidad de usos

Compacidad y densidad urbana

El crecimiento urbano de la Corona Metropolitana Sur de Madrid ha seguido en las últimas décadas un patrón de expansión horizontal de media y baja densidad, que ha generado un elevado consumo de suelo y planteado importantes desafíos en términos de sostenibilidad ambiental. La falta de una planificación supramunicipal ha favorecido la dispersión urbana y ha producido un sistema territorial fragmentado, con barreras que dificultan la movilidad, la accesibilidad y la prestación eficiente de servicios, especialmente en aquellos municipios situados en la periferia metropolitana.

En este contexto, Alcorcón presenta una configuración urbana heterogénea. El casco consolidado del municipio se caracteriza por una alta densidad residencial y una significativa concentración de equipamientos y servicios. Sin embargo, esta densidad también conlleva efectos indeseados como la congestión del tráfico o la escasez de aparcamiento, que impactan en la calidad de vida y la eficiencia urbana. Por su parte, barrios recientes como el Ensanche Sur han sido diseñados con criterios de sostenibilidad, presentando una estructura urbana compacta, aunque todavía carecen de una integración plena con el resto de la ciudad, lo que dificulta la continuidad funcional y la percepción de un municipio cohesionado.

En contraste, desarrollos más recientes como Retamar de la Huerta adoptan un modelo basado en vivienda colectiva y unifamiliar de densidad media y baja, reproduciendo en cierta medida dinámicas de expansión que podrían resultar menos eficientes desde el punto de vista ambiental, económico y funcional que otras soluciones urbanas más compactas.

A pesar de ello, Alcorcón cuenta con oportunidades concretas para avanzar hacia un modelo más compacto. Existen bolsas de suelo residencial vacante que permitirían consolidar el tejido urbano sin recurrir a la expansión. La zona de Campodón concentra una parte significativa de estos suelos y, tras la aprobación del proyecto de urbanización en 2025, su desarrollo ofrece una oportunidad real para colmatar discontinuidades y atender la demanda de vivienda sin comprometer suelo no urbanizado. Estas actuaciones reforzarían la cohesión territorial en áreas periféricas y mejorarían la funcionalidad del conjunto.

Además de Campodón, se han identificado parcelas vacantes en distintos puntos del municipio, cuya adecuada planificación podría optimizar el uso del suelo ya clasificado. En el marco del nuevo PGOU, será clave estimar la capacidad de acogida de estos solares en relación con las proyecciones de crecimiento poblacional, con el fin de canalizar la demanda residencial dentro de los límites ya urbanizables y minimizar nuevas ocupaciones de suelo rústico.

A estas oportunidades se suma el patrimonio municipal en suelo industrial, particularmente en los polígonos de Ventorro del Cano, Urtinsa II y el Parque de Actividades El Lucero. Entre las parcelas municipales más relevantes se encuentran:

- **Ventorro del Cano:** Fincas N-19 y N-61.
- **Urtinsa II:** Parcela A-M.16.
- **El Lucero:** Parcelas 36.01, 36.03, 36.04 y 36.05.2 del Sector 8.

Continuidad urbana y mezcla tipológica, funcional y social

Este patrimonio ofrece un importante margen de actuación para diversificar la economía local, consolidar áreas productivas y reforzar la integración entre actividad económica y tejido urbano.

Asimismo, el Ayuntamiento dispone de un número considerable de locales comerciales distribuidos en distintos barrios, muchos de ellos procedentes de cesiones urbanísticas. Entre las localizaciones más destacadas se encuentran:

- **Ensanche Sur:** Calle Inspector Juan Antonio Bueno, Avenida del Pinar, Calle Francisco Fernández Ordóñez y Calle Tablas de Daimiel.
- **Parque Oeste:** Calle La Paz.
- **Parque Lisboa:** Calles Gardenias, Lirios, Adelfas y Jacinto.
- **Centro Urbano:** Calles Sahagún, Colón, Mayor y Madrid (nº 22).

La recuperación y activación de estos locales puede desempeñar un papel estratégico en la revitalización del comercio de proximidad, la mejora de la cohesión social y la consolidación de un modelo de ciudad más compacto, resiliente y sostenible.

La estructura urbana actual de Alcorcón está fuertemente condicionada por una zonificación funcional rígida, especialmente en el ámbito comercial. La planificación histórica ha favorecido la concentración de grandes superficies y centros de consumo en áreas específicas del municipio, con un enfoque metropolitano más que local. Esta distribución ha consolidado un modelo dependiente del coche, con escasa accesibilidad peatonal y limitada integración con el tejido residencial.

Paralelamente, los polígonos industriales han iniciado un proceso progresivo de terciarización, acogiendo actividades comerciales y de servicios que, si bien revitalizan parcialmente estos espacios, generan disfunciones al desplazar el uso industrial y saturar infraestructuras concebidas para otros fines. Este fenómeno ha favorecido una movilidad basada en el vehículo privado, debilitando el transporte público y reduciendo la vitalidad económica de los barrios, que pierden actividad comercial y servicios de proximidad.

La escasa flexibilidad normativa en la zonificación ha impedido el desarrollo de modelos urbanos mixtos, dificultando la consolidación de un comercio de cercanía capaz de dinamizar la economía local y fortalecer la cohesión social. Como resultado, muchos residentes deben desplazarse fuera de sus barrios para cubrir necesidades básicas, lo que aumenta la dependencia de grandes superficies y refuerza un patrón de ciudad fragmentada y poco funcional.



Además, la introducción de nuevos usos –comerciales, administrativos e incluso residenciales– en suelos industriales está erosionando el carácter productivo original de estos espacios, generando tensiones regulatorias y conflictos en la gestión del suelo. Esta situación exige una revisión en profundidad del modelo de usos vigente.

En este contexto, el nuevo Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) podría orientarse hacia una mayor mixticidad funcional y tipológica, promoviendo la integración equilibrada de usos residenciales, comerciales y de servicios dentro del tejido consolidado. La planificación de espacios comerciales de proximidad en los barrios permitiría reducir desplazamientos innecesarios, favorecer la movilidad peatonal y recuperar la vitalidad urbana. Esta estrategia también contribuiría a dinamizar el pequeño comercio, reducir la presión sobre las grandes superficies y avanzar hacia un modelo de ciudad más sostenible, inclusiva y resiliente.

Por otro lado, los desarrollos recientes han consolidado una red de nodos comerciales y áreas de servicios con distribución discontinua, lo que ha acentuado la especialización residencial en zonas como Ensanche Sur o Parque Oeste. En estos barrios, la falta de usos complementarios limita su autonomía funcional y acentúa la dependencia respecto a otras zonas del municipio.

Asimismo, la avenida de San Martín de Valdeiglesias actúa como frontera física entre el área urbana consolidada y el suelo

rústico del norte de Alcorcón. Esta franja alberga diversos enclaves estratégicos – como el campus universitario privado de Montepríncipe o el polígono industrial de Ventorro del Cano compartido con Boadilla del Monte– que, junto a los espacios de suelo protegido y recreativo, refuerzan la fragmentación y dificultan la continuidad morfológica y funcional del municipio.



Usos de suelo

La evolución urbana de Alcorcón ha estado condicionada por factores geográficos, históricos y funcionales. Elementos naturales como los arroyos del Soto y Fuente del Sapo actuaron como límites del crecimiento, mientras que rutas tradicionales como la Cañada de Pozuelo (norte-sur) y el Camino Real de Extremadura (este-oeste) estructuraron los primeros asentamientos. Estas vías fueron posteriormente transformadas en infraestructuras modernas –como la autovía A-5 y el ferrocarril– que reforzaron la conectividad externa, pero introdujeron importantes barreras físicas internas, fragmentando el territorio y dificultando la integración urbana.

El núcleo original, de marcado carácter rural y compacto, se organizó en torno a la Cañada, dando lugar al actual casco antiguo. A este núcleo se sumó en los años 20 del siglo XX un segundo enclave urbano vinculado a los Castillos de Valderas, que funcionó como residencia estacional y más tarde se integró al tejido urbano. Esta consolidación urbana se intensificó tras la posguerra, en el marco de la expansión metropolitana de Madrid.

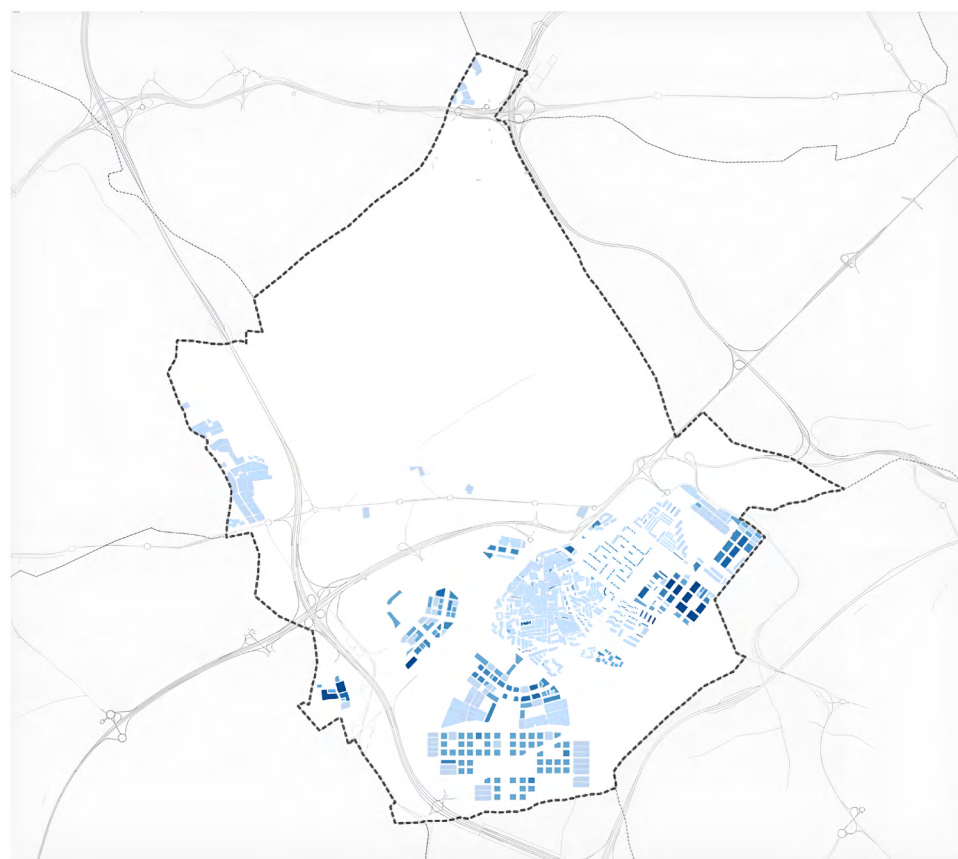
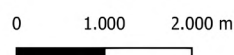
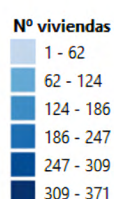
A partir de los años 60, Alcorcón experimentó un crecimiento acelerado vinculado a los procesos de industrialización y al desarrollo del área metropolitana de Madrid. Este proceso transformó al municipio en una ciudad dormitorio, con promociones masivas destinadas a vivienda asequible, especialmente para trabajadores de la capital. Sin embargo, el crecimiento fue en muchos casos desordenado, con carencias estructurales en infraestructuras, servicios y espacios libres, generando una morfología urbana fragmentada.

En este contexto surgieron barrios como:

- **San José de Valderas**, de bloques abiertos y escasa planificación, con problemas persistentes de calidad urbana y necesidad de intervención en espacios interbloque.
- **Prado de Santo Domingo**, desarrollado en los años 80 con mejor conectividad interna y dotación de equipamientos, consolidándose como uno de los barrios más equilibrados.
- **Parque Oeste**, concebido en los años 90 como contrapeso al crecimiento desordenado, integra el campus universitario y grandes espacios verdes, articulando educación, vivienda y ocio.
- **Ensanche Sur**, promovido por EMGIASA, es una de las actuaciones más recientes de vivienda protegida, con más de 7.000 unidades construidas. Su diseño incorpora criterios modernos de sostenibilidad y urbanismo funcional, aunque aún requiere completar sus dotaciones.
- **Retamar de la Huerta**, se encuentra en desarrollo en el norte del municipio, con previsión de poco más de 3.500 viviendas, y la ejecución de un Plan Especial de Infraestructuras que contempla 14 millones de euros en inversión privada.
- **Fuente Cisneros**, situado en el extremo suroeste y separado del tejido consolidado por infraestructuras como la A-5 y la línea de ferrocarril, presenta una integración urbana limitada. Con una alta proporción de vivienda protegida y presencia de espacios verdes, su configuración ha reforzado un patrón de crecimiento periférico.

Concentración de viviendas

Fuente: Elaboración propia en base al Catastro.



En cuanto al suelo industrial, el Plan General de 1968 estableció 125 hectáreas en sectores como Urtinsa, San José de Valderas y la zona de Industrias Especiales. A esto se sumaron los planes parciales de los años 70, que consolidaron los polígonos de Urtinsa I, San José de Valderas, Industrias Especiales y Ventorro del Cano. Estos ámbitos se convirtieron en soporte del tejido productivo local, atrayendo empresas y diversificando la base económica del municipio.

El Plan General de 1987 amplió el suelo industrial con el objetivo de reforzar la actividad económica, y el PGOU de 1999 lo dimensionó hasta alcanzar 309 hectáreas, integrando suelos consolidados, vacantes y nuevas reservas. Se incluyeron también áreas de planeamiento en desarrollo (APD), medidas de flexibilización de usos y propuestas de minipolígonos. No obstante, esta expansión ha generado problemas de fragmentación funcional, especialmente en Ventorro

del Cano, donde conviven actividades industriales, oficinas, hoteles, residencias e incluso usos administrativos municipales.

El desarrollo comercial ha seguido una lógica similar. En las últimas décadas, las principales implantaciones comerciales se han concentrado en suelos periféricos o industriales, como Urtinsa, Ventorro del Cano y Polígono de Industrias Especiales, favoreciendo un modelo disperso y dependiente del vehículo privado. Esto ha debilitado el comercio tradicional en los barrios históricos, generando una pérdida de centralidad urbana y reduciendo la vitalidad del espacio público.

La escasa planificación de usos mixtos y la proliferación de tipologías comerciales de gran formato refuerzan la percepción de Alcorcón como una ciudad dormitorio, dependiente funcionalmente de Madrid y fragmentada internamente.

Sistema de dotaciones y equipamientos

Distribución de equipamientos

La distribución de equipamientos públicos en Alcorcón presenta ciertos desequilibrios territoriales que condicionan la equidad en el acceso a servicios esenciales. Los barrios más consolidados del núcleo urbano, como el Casco Antiguo y San José de Valderas, concentran una parte significativa de los recursos educativos, culturales, sanitarios y sociales del municipio.

En contraste, otras áreas desarrolladas más recientemente y que presentan dificultades de accesibilidad hacia las zonas consolidadas debido a la presencia de grandes infraestructuras –como Fuente Cisneros– se configuraron bajo modelos que priorizaron la densidad residencial por sobre la planificación integral. Estas condiciones han dado lugar a carencias en dotaciones públicas de proximidad, lo que repercute directamente en la calidad de vida de sus habitantes, al obligarlos a desplazarse a otros sectores para cubrir necesidades básicas.

Las urbanizaciones periféricas, como Campodón y Montepríncipe, comparten una problemática similar. Su morfología dispersa y su escasa integración con el resto del tejido urbano dificultan la implantación de una red pública eficiente, quedando su acceso a servicios fundamentales –como centros socioculturales, deportivos o de atención primaria– condicionado al uso del vehículo privado o a dotaciones privadas.

A ello se suma la ausencia de infraestructuras adecuadas en los polígonos industriales, donde apenas se localizan puntos limpios o espacios básicos, sin una planificación dotacional que contribuya a mejorar la

calidad del entorno laboral o a diversificar sus funciones urbanas.

Esta distribución desigual de equipamientos ha contribuido a fragmentar el tejido urbano de Alcorcón, generando una dependencia creciente entre barrios y una presión excesiva sobre las infraestructuras ubicadas en las zonas mejor dotadas. Al mismo tiempo, los déficits dotacionales de las áreas más recientes o periféricas limitan el desarrollo de una vida comunitaria activa, dificultando la participación social, la cohesión territorial y el acceso equitativo a oportunidades para toda la población. En este contexto, la revisión del modelo de planeamiento se vuelve clave para avanzar hacia un reparto más equilibrado y funcional del sistema de equipamientos.

Aunque Alcorcón cuenta con una red dotacional amplia en términos cuantitativos, buena parte de estos equipamientos fueron diseñados en las décadas de 1970 y 1980, lo que plantea importantes retos en cuanto a su actualización, funcionalidad y adecuación a las necesidades actuales. Muchos centros deportivos requieren mejoras en accesibilidad, renovación de instalaciones y ampliación de espacios exteriores.

Los centros socioculturales y bibliotecas, a pesar de su distribución relativamente homogénea, son en su mayoría de reducidas dimensiones y no siempre permiten el desarrollo de actividades diversas o intergeneracionales. Los servicios sociales, por su parte, carecen en muchos casos de infraestructuras adecuadas para atender con eficacia a una población cada vez más envejecida y diversa.

Este envejecimiento demográfico añade una dimensión crítica al diagnóstico dotacional. La disponibilidad de plazas en residencias de mayores y centros de día es claramente insuficiente, y además depende en gran medida de la iniciativa privada, lo que introduce barreras económicas en el acceso. Esta escasez es aún más evidente en los barrios más alejados del centro, donde las necesidades de atención y cuidado aumentan mientras los recursos son escasos o inexistentes. En los próximos años, el municipio deberá anticipar este fenómeno mediante la ampliación y descentralización de los servicios asistenciales, favoreciendo modelos de proximidad y atención domiciliaria, especialmente en aquellos entornos donde el tejido urbano dificulta el acceso a infraestructuras consolidadas.

Al mismo tiempo, es necesario reforzar los servicios dirigidos a la infancia y la

conciliación familiar. Aunque el número de centros de educación infantil es razonable en relación con la población, su distribución es en cierta forma desigual, con una concentración en el centro urbano que genera déficit en algunos de los barrios más recientes. Ampliar la red de escuelas infantiles públicas en estas zonas no solo contribuiría a mejorar la equidad territorial, sino también a crear condiciones más favorables para el arraigo de nuevas familias, con impactos positivos sobre la natalidad y el equilibrio demográfico.

En este diagnóstico se incorporarán visualizaciones detalladas de la accesibilidad a los principales equipamientos urbanos – centros educativos, sanitarios, culturales, deportivos y administrativos– con el objetivo de identificar vacíos funcionales, zonas de sobrecarga, y oportunidades de mejora.



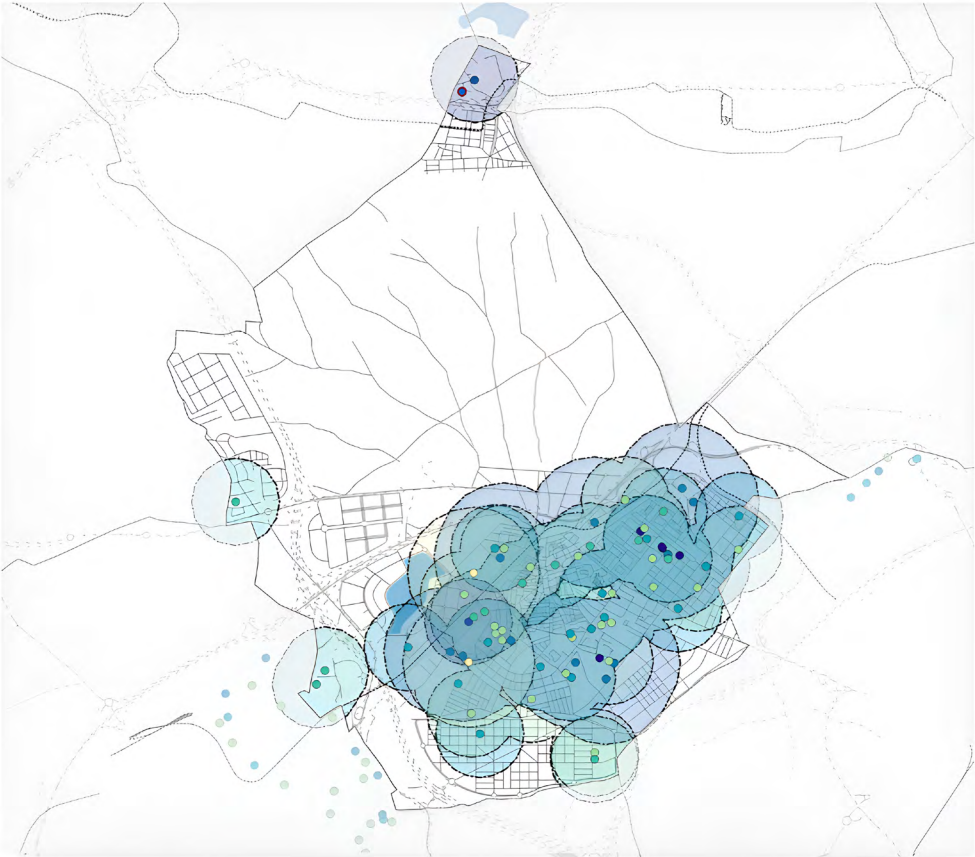
Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

Planos de Accesibilidad a Dotaciones e Infraestructuras

Educación

Elaboración propia en base a Datos Comunidad Autónoma de Madrid

- Centros Educativos*
- CEE
 - CEIP
 - Concertado
 - EEL
 - IES
 - Privado
 - Otros
- Buffer Accesibilidad*
- CEE (700m)
 - CEIP (500m)
 - Concertado (500m)
 - EEL (500m)
 - IES (700m)
 - Privado (500m)



Salud

Elaboración propia en base a Datos Comunidad Autónoma de Madrid

- Equipamiento Salud*
- Hospital
 - Centro Salud
 - Salud Mental
 - Cementerio
 - Otros
- Buffer Accesibilidad*
- Centros de Salud (500m)
 - Centros Especializados (500m)

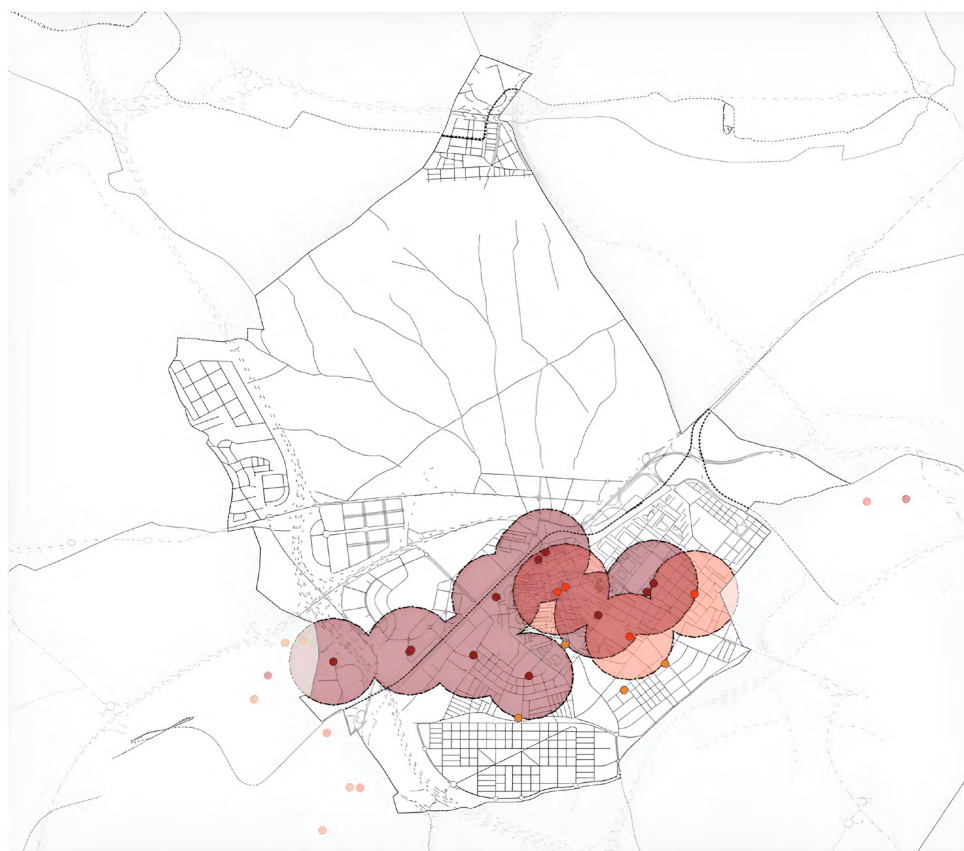




Equipamiento sociales

Elaboración propia en base a Datos Comunidad Autónoma de Madrid

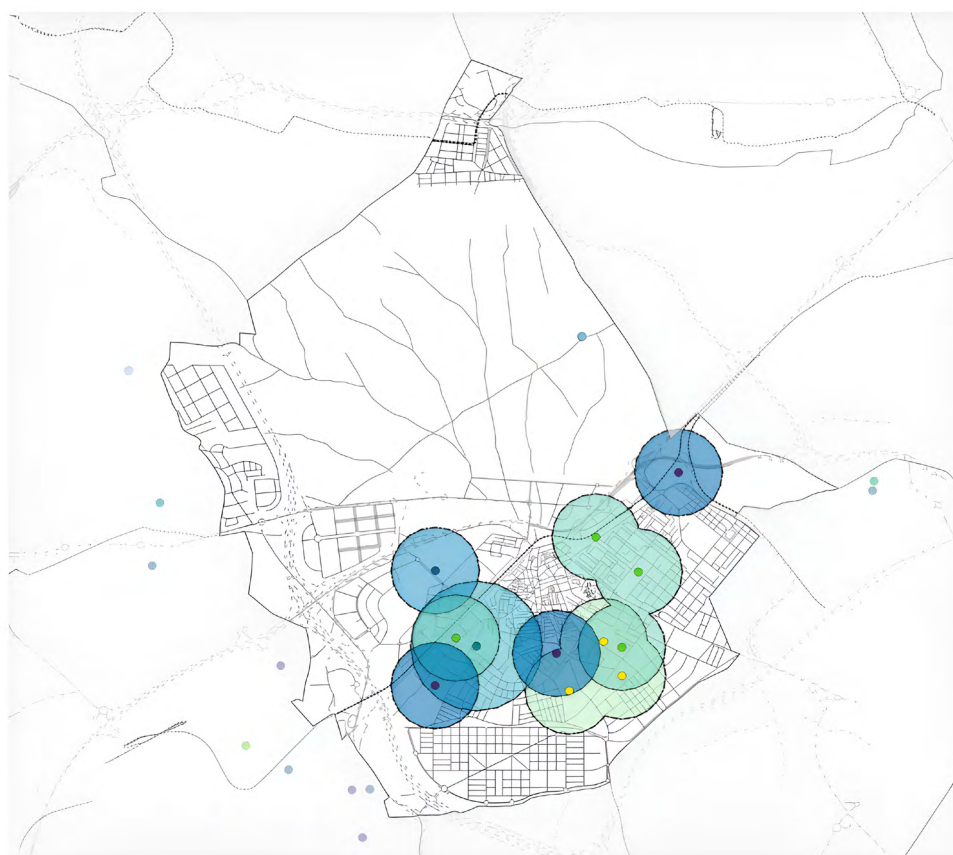
- Equipamientos Municipales*
- Centro Servicios Sociales
 - Centro de Mayores
 - Adm. y Servicios
- Buffer Accesibilidad*
- Centro Serv. Sociales (500m)
 - Centro de Mayores (500m)



Deporte

Elaboración propia en base a Datos Comunidad Autónoma de Madrid

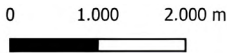
- Equipamiento Deportivo*
- Campo Fútbol
 - Centro Deportivo
 - Ciudad Deportiva
 - Pabellón
 - Pistas
 - Polideportivo
 - Otros
- Buffer Accesibilidad*
- Campo Fútbol (500m)
 - Centro Deportivo (500m)
 - Pabellón (700m)
 - Pistas (500m)
 - Polideportivo (500m)



Cultura

Elaboración propia en base a Datos Comunidad Autónoma de Madrid

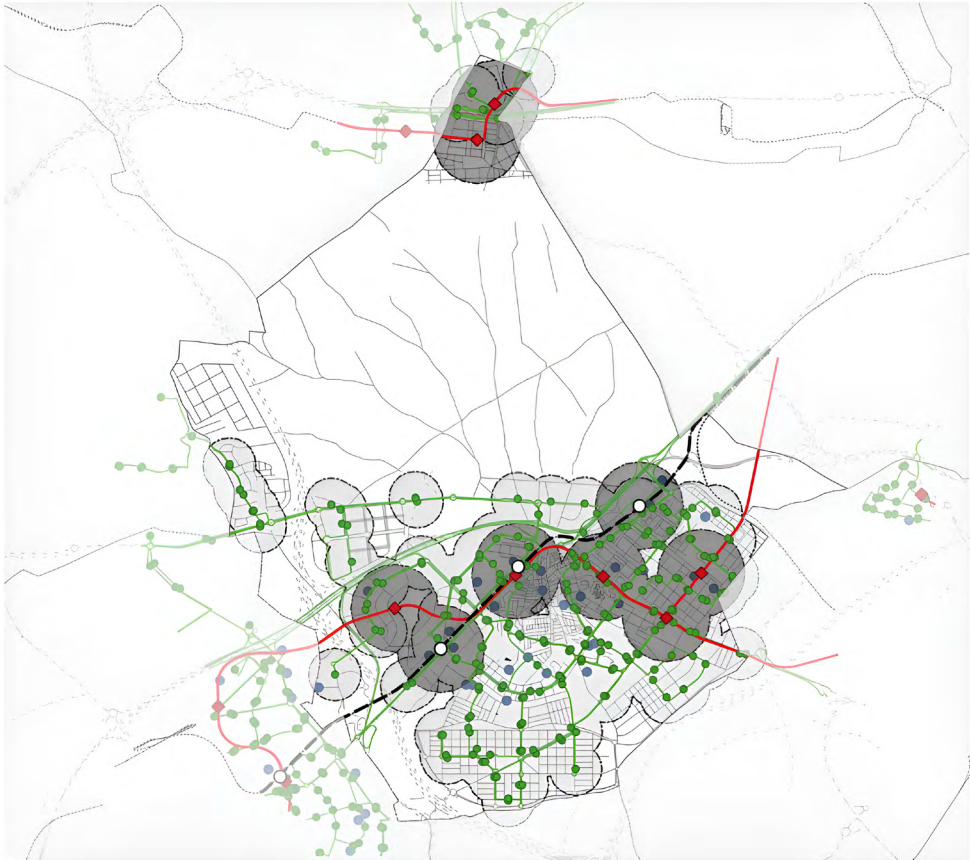
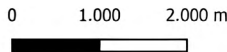
- Equipamiento Cultural*
- Centro Cultural
 - Centro de Jóvenes
 - Bibliotecas
 - Teatros
 - Museos
- Buffer Accesibilidad*
- Centro Cultural (500m)
 - Centro Jóvenes (500m)
 - Teatro (1000m)
 - Biblioteca (500m)



Infraestructura de transporte

Elaboración propia en base a Datos Comunidad Autónoma de Madrid

- Infraestructura Movilidad*
- Estación cercanías
 - ◆ Estación metro
 - Paradas bus
 - línea en fe Alcorcón
 - Líneas Metro
 - Líneas bus
 - PARADA BUS
 - PARADA METRO Y CERCANIAS
 - Parkings





Dotaciones de equipamiento

A continuación, se presenta un resumen de las características de los equipamientos urbanos del municipio, considerando aquellos que incluyen porcentaje de dotación. Se detalla la superficie dotacional, la ratio por habitante (m²s/hab), el estándar de referencia y el porcentaje de cumplimiento. Todos los datos han sido verificados y corregidos conforme al documento oficial.

En el ámbito educativo, Alcorcón muestra una dotación global notablemente superior al estándar, con un 164% de cumplimiento. Las escuelas infantiles superan ampliamente el mínimo recomendado, alcanzando un 176%, mientras que los colegios públicos de primaria (CEIP) también se sitúan por encima

del umbral con un 122%. No obstante, los institutos de secundaria reflejan un déficit relativo, situándose en torno al 70% de la dotación recomendada. Esta diferencia sugiere una necesidad específica de refuerzo en la etapa educativa de secundaria.

En cuanto a los equipamientos sanitarios, la dotación es extraordinariamente alta, alcanzando un 303% del estándar global. Esta cifra se debe, en gran parte, a la presencia del Hospital Universitario Fundación Alcorcón, de influencia supramunicipal. Además, los centros de salud de atención primaria registran un nivel de dotación especialmente elevado, con un 455%, lo que indica una disponibilidad de suelo muy por encima de las

Dotaciones de equipamiento

TIPO DE EQUIPAMIENTO	SUPERFICIE DOTACIONAL (M ²)	M ² S/HAB REALES	REFERENCIA (M ² S/HAB)	DOTACIÓN (%)
Educativos (total conjunto)	1.029.928	5,99	3,65	164,10 %
Escuelas de Educación Infantil (1er ciclo, públicas)	54.618	0,317	0,18	176,11 %
CEIP (Educación Infantil 2º ciclo y Primaria, públicos)	254.781	1,48	1,21	122,31 %
IES (Educación Secundaria, Bachillerato y FP, públicos)	152.470	0,88	1,26	69,84 %
Sanitarios (total conjunto)	201.749	1,17	0,385	303 %
Centros de Salud (Atención Primaria)	25.566	0,148	0,0325	455 %
Bienestar Social (total conjunto)	61.110	0,356	0,466	76,18 %
Centros de Servicios Sociales (At. primaria)	654,60	0,0032	0,025	13 %
Centros de Personas Mayores (no residenciales)	4.108	0,025	0,035	71 %
Residencias de Personas Mayores	36.630	0,213	0,13	163 %
Centros de Día de Mayores	4.920	0,028	0,025	112 %
Culturales (total conjunto)	49.497	0,288	0,51	56,47 %
Centros Cívico-Culturales (escala barrio-ciudad)	13.261	0,077	0,1	77 %
Bibliotecas Municipales	6.412	0,037	0,02	185 %
Deportivos (total conjunto)	449.305	2,61	2,701	96 %
Grandes Centros Deportivos Públicos (polidep. principales)	292.225	1,70	0,91	186 %
Centros Deportivos (públicos + privados, total)	361.152	2,10	0,91	230 %
Polideportivos de barrio y Pistas al aire libre	87.947	0,51	0,43	118 %
Centros/instalaciones religiosas (total)	15.135	0,088	0,025	352 %

Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón



necesidades actuales. En este ámbito no se detectan déficits, sino más bien un marcado superávit.

La situación es más desigual en los equipamientos de bienestar social. La dotación global apenas alcanza el 76%, justo en el umbral mínimo, pero presenta notables diferencias internas. Los centros de servicios sociales básicos muestran un grave déficit, con solo un 13% del estándar, y los espacios para mayores no residenciales (como centros de día o clubes de mayores) apenas llegan al 71%, lo que también se sitúa por debajo del mínimo aceptable. Por el contrario, las residencias de mayores se encuentran ampliamente sobredotadas, con un 163% de cumplimiento, y los centros de día superan levemente el estándar, alcanzando un 112%. Estas cifras evidencian la necesidad de reforzar la atención social de proximidad, sin que sea prioritario aumentar la infraestructura asistencial residencial.

Los equipamientos culturales en su conjunto muestran una dotación claramente insuficiente, con un 56% del estándar. No obstante, al desagregar por tipo, se aprecia una cobertura relativamente adecuada en los centros cívico-culturales de barrio, que alcanzan un 77%. Destaca también la red de bibliotecas municipales, que se encuentra muy por encima de la media, con un 185% del estándar, lo que garantiza una buena cobertura en cuanto a lectura, estudio y consulta. A pesar de esta fortaleza puntual, el déficit global en espacios culturales generales indica la necesidad de ampliar y diversificar este tipo de dotaciones.

Respecto a los equipamientos deportivos, la dotación total se sitúa cerca del nivel

óptimo, con un 96%. Esta cifra encubre una estructura interna desigual: mientras que los grandes complejos deportivos públicos superan con creces el estándar (186%) y la dotación combinada con privados alcanza un 230%, las instalaciones deportivas de proximidad solo superan ligeramente el mínimo requerido, con un 118%. En consecuencia, aunque no existe un déficit deportivo general, sí sería conveniente reforzar la presencia de pequeños equipamientos en barrios con menor cobertura.

Por último, la dotación de equipamientos religiosos es notablemente superior al estándar recomendado, alcanzando un 352%. La ciudad cuenta con una amplia red de templos y centros de culto distribuidos por todo el municipio, lo que garantiza una cobertura territorial muy por encima de las necesidades estimadas.

En conjunto, Alcorcón presenta una situación equilibrada en términos generales, con dotaciones suficientes o incluso sobredimensionadas en educación infantil, sanidad, deporte y cultura bibliotecaria. Sin embargo, los datos revelan carencias en servicios sociales de atención primaria, equipamientos culturales generales y centros de secundaria. Estas carencias deberían constituir prioridades en futuras decisiones de planificación, orientadas a garantizar una cobertura mínima en todas las categorías y a redistribuir mejor el suelo dotacional para lograr un sistema de equipamientos más justo, equitativo y adaptado a las necesidades actuales del municipio.

Planeamiento y proyecciones de población

Planeamiento vigente

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) vigente en Alcorcón, aprobado en 1999, ha sido durante más de dos décadas la principal herramienta de ordenación territorial del municipio. Su formulación respondió a las dinámicas de expansión propias de finales del siglo XX, con una fuerte presión residencial y una progresiva consolidación del tejido industrial y terciario. Sin embargo, su estructura y contenidos presentan signos claros de obsolescencia frente a los nuevos desafíos urbanos, sociales y ambientales del siglo XXI.

Entre las principales carencias del PGOU vigente se encuentra la falta de una articulación territorial supramunicipal. A pesar de que Alcorcón forma parte de la Corona Metropolitana Sur de Madrid, el planeamiento actual no ha sido capaz de integrar de forma efectiva los equipamientos, infraestructuras y servicios locales en una red intermunicipal coherente y funcional. Esta desconexión ha limitado la capacidad del municipio para optimizar recursos, compartir equipamientos y planificar de forma coordinada con sus municipios vecinos.

Además, el modelo de desarrollo promovido por el PGOU ha reproducido una zonificación rígida, con escasa flexibilidad para adaptarse a las nuevas tipologías funcionales, productivas y residenciales. La separación estricta de usos ha fomentado la especialización de áreas –comerciales, industriales, residenciales– generando un urbanismo fragmentado, poco mixto y dependiente del vehículo privado. Esta estructura dificulta la consolidación de barrios autosuficientes y limita la eficiencia de la red urbana existente.

Por otro lado, el planeamiento vigente no incorpora de forma adecuada los criterios contemporáneos de sostenibilidad ambiental, eficiencia energética, equidad social ni perspectiva de género. La ausencia de una visión transversal e integrada del territorio ha limitado la capacidad de Alcorcón para responder a los objetivos de la Agenda Urbana Española y a los compromisos internacionales en materia de cambio climático, resiliencia y sostenibilidad.

Ante este escenario, resulta imprescindible la revisión integral del PGOU para:

- **Reforzar la cohesión territorial** dentro del municipio y con el entorno metropolitano.
- **Promover una planificación orientada a la mixticidad de usos**, densidad equilibrada y reducción del consumo de suelo.
- **Impulsar un modelo de ciudad accesible**, inclusiva y resiliente, con especial atención a los colectivos vulnerables y al cambio climático.
- **Integrar la infraestructura verde**, la movilidad sostenible y el planeamiento participativo como ejes estructurantes del nuevo modelo urbano.



Estado de ejecución del planeamiento

El PGOU de 1999 contempló numerosas Áreas de Planeamiento de Desarrollo (APD) y unidades de actuación específicas, muchas de las cuales han sido ejecutadas parcialmente o se encuentran pendientes de desarrollo. A continuación se ofrece un análisis de los principales sectores estratégicos aún vigentes:

Sectores residenciales y mixtos:

- **Retamar de la Huerta:** Clasificado como Suelo No Urbanizable Común, este sector cuenta con Plan de Sectorización aprobado, pero aún no ejecutado. El planeamiento contempla un desarrollo mixto de vivienda colectiva y unifamiliar. Se trata de una de las principales reservas de suelo residencial del municipio, con capacidad para poco más de 3.500 viviendas. Su ejecución, ya iniciada, supondrá una transformación urbana significativa en el norte del municipio y requiere una adecuada integración con el tejido urbano consolidado.
- **PP-8:** De uso terciario, cuenta con planeamiento aprobado y una urbanización parcial con presencia de grandes equipamientos comerciales. Su desarrollo deberá ser revisado en conjunto con los sectores PP-4 y PP-5, para garantizar una coherencia funcional y espacial entre los usos industriales, comerciales y terciarios.
- **PP-4 y PP-5:** Ambos sectores industriales cuentan con planeamiento aprobado pero no ejecutado. Su diseño responde a tipologías de nave exenta que resultan obsoletas frente a los nuevos modelos logísticos y productivos. Cabe destacar que recientemente el Ayuntamiento ha firmado un protocolo de colaboración con los representantes de estos sectores para

impulsar su desarrollo, abriendo una nueva etapa de revisión y activación, abordando posibles soluciones para el desarrollo de dichos ámbitos desde la colaboración.

- **PP-6:** Sector industrial y terciario no desarrollado. Existe una iniciativa reciente para formular su Plan de Sectorización. Su localización y características lo convierten en un ámbito estratégico para la relocalización de actividades económicas y la diversificación del tejido productivo.

El casco urbano de Alcorcón presenta varios enclaves no ejecutados que afectan tanto al espacio residencial como a las zonas verdes y los usos terciarios:

- **EN-5 y EN-7:** Previstos para expropiación y transformación en espacios libres, albergan actualmente edificaciones de bajo valor y escaso mantenimiento.
- **EN-10a y EN-10b:** Ámbitos estratégicos por su ubicación en un cruce relevante, destinados a espacio libre y terciario.
- **EN-18 y EN-23:** Enclaves de usos poco definidos o degradados (residuo industrial), cuya recalificación debería evaluarse.
- **EN-26:** Ubicado junto al Parque de Los Pinos, podría jugar un papel clave en la articulación del cinturón sur verde.

Aunque la mayoría de las APD del PGOU se han ejecutado, en muchos casos no se ha completado la recepción de las obras de urbanización, lo que impide su plena integración en el sistema urbano municipal. Esta situación compromete la gestión del mantenimiento, la dotación de servicios y la actualización catastral.

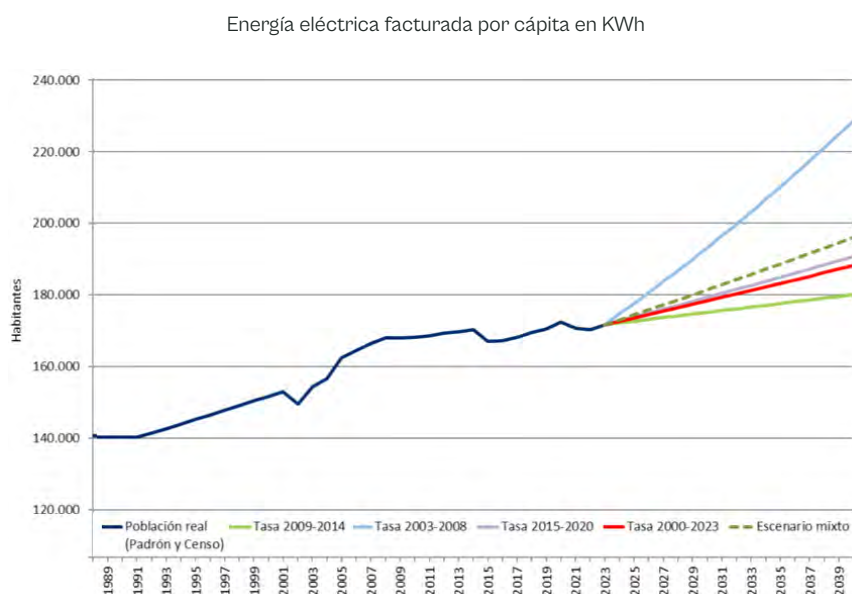
Proyecciones de población asociadas al PGOU

Con el objetivo de anticipar las necesidades futuras del municipio y planificar de forma adecuada el suelo, los equipamientos y los servicios públicos, el municipio ha elaborado proyecciones demográficas para Alcorcón con horizonte en el año 2040. Estas proyecciones permiten visualizar distintos ritmos de crecimiento y estimar cómo podrían evolucionar las dinámicas poblacionales bajo distintos contextos.

Para ello se han definido cinco escenarios basados en tasas de crecimiento acumulado históricas. Cada uno representa un posible camino de evolución demográfica y responde a contextos socioeconómicos diferenciados.

- **Escenario 1 refleja una tasa de crecimiento baja** (0,281 %), característica del período posterior a la crisis económica (2009–2014). Bajo esta hipótesis conservadora, la población alcanzaría los 180.149 habitantes en 2040.

- **Escenario 2 se construye sobre el crecimiento más acelerado** vivido entre 2003 y 2008 (1,697 %), coincidiendo con un ciclo expansivo. Con este ritmo, se alcanzaría una población de 228.657 personas en 2040, siendo el escenario más optimista, aunque poco probable dada la desaceleración actual.
- **Escenario 3**, con una tasa del 0,620 %, representa una fase de recuperación moderada (2015–2020). Este escenario proyecta 190.811 habitantes para 2040.
- **Escenario 4**, considerado el más probable, se basa en la media de crecimiento entre 2000 y 2023 (0,540 %). Refleja una trayectoria estable y sostenida, proyectando 188.238 habitantes en 2040.
- **Escenario 5** utiliza una media ponderada entre los cuatro anteriores (0,784 %) y proyecta una población de 196.173 en 2040. Representa una tendencia intermedia con crecimiento equilibrado.



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón.



Todos los escenarios demográficos analizados apuntan a una tendencia de crecimiento moderado pero sostenido en Alcorcón, lo que plantea la necesidad de adaptar el planeamiento urbano a estas previsiones. En primer lugar, será imprescindible garantizar una oferta suficiente de vivienda, con especial atención a los sectores aún no desarrollados o en plena construcción como Retamar de la Huerta, que representan una oportunidad clave para responder a la demanda futura sin recurrir a nuevas expansiones.

Del mismo modo, la dotación de equipamientos públicos –educativos, sanitarios y sociales– deberá ajustarse tanto al volumen como al perfil de la población proyectada, incorporando variables como el envejecimiento y la diversidad de formas de hogar. Esto implica desarrollar estrategias específicas para facilitar el acceso a vivienda adecuada y servicios de proximidad, especialmente para colectivos vulnerables.

A su vez, el planeamiento deberá priorizar la consolidación del suelo urbano vacante y fomentar procesos de densificación sostenible en sectores consolidados, evitando así la dispersión urbana y el consumo innecesario de suelo. Finalmente, el sistema de movilidad deberá fortalecerse mediante un enfoque integrado y multimodal, capaz de responder al crecimiento previsto sin aumentar la dependencia del vehículo privado.

Red de espacios públicos y zonas verdes

Espacios públicos y zonas verdes

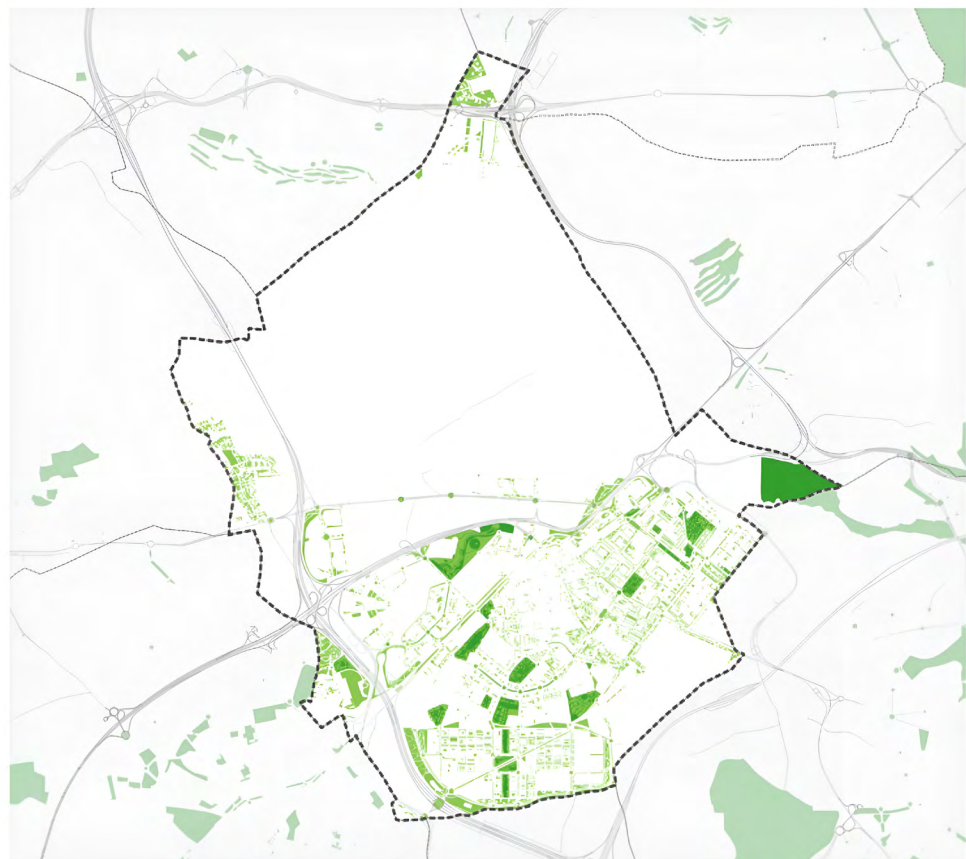
Alcorcón dispone de una red verde distribuida de forma equitativa por el municipio, con más de 340 hectáreas de zonas verdes que representan aproximadamente el 10 % de su superficie total. Esta red está formada por 16 parques urbanos y 3 parques forestales, además de numerosos espacios ajardinados que aportan valor ambiental y paisajístico al municipio. Entre los parques urbanos más destacados se encuentran Alfredo Nobel, Ciudad de Mayarí, Darwin, Fuente Cisneros, La Paz, La República, La Rivota, Las Comunidades, Los Castillos y Prado de Santo Domingo. Por su parte, los parques forestales de Las Presillas, Pinar de Santo Domingo y Pinar de Urtinsa constituyen importantes pulmones verdes para la ciudad.

La dotación total de zonas verdes alcanza los 2.998.255 m², lo que supone una media de 17,45m² por habitante, situando a Alcorcón por encima de los estándares recomendados a nivel internacional. Además, el 88 % de la población reside a menos de 300 metros de una zona verde pública, lo que garantiza una alta accesibilidad funcional al conjunto de estos espacios. Sin embargo, esta cobertura no se traduce necesariamente en una distribución homogénea ni en una calidad equiparable en todos los barrios.

Zonas de áreas verdes

Fuente: Callejero Ayuntamiento Alcorcón

■ Zonas verdes cat. Ayuntamiento
■ Zonas verdes cat. Autonómico





En barrios como Parque Oeste o Ensanche Sur, la planificación reciente ha permitido dotar al tejido residencial de amplios espacios ajardinados y parques modernos, bien mantenidos y funcionales. En contraste, zonas como el Casco Antiguo, San José de Valderas, Renfe o Centro presentan dotaciones inferiores a la media, con espacios más pequeños, fragmentados o carentes de mantenimiento adecuado. Estas desigualdades en la calidad y extensión de las zonas verdes reflejan los efectos del crecimiento urbano histórico y subrayan la necesidad de reequilibrar territorialmente la infraestructura verde.

No obstante, la falta de conexión estructural entre estos espacios verdes urbanos y el suelo rústico del municipio limita su potencial como corredores ecológicos, reduciendo su capacidad de impulsar la biodiversidad y de ofrecer servicios ecosistémicos de manera efectiva. Para superar esta fragmentación, se están desarrollando proyectos como el Corredor Verde Sur, concebido como una estrategia clave para enlazar las zonas verdes urbanas con las áreas periurbanas y rurales, mejorando así la funcionalidad ecológica y la conectividad verde de Alcorcón.

Parte de esta situación viene derivada de diversas problemáticas relacionadas con el mantenimiento y la conservación de la infraestructura verde. Existen zonas de gestión privada sin regulación clara, especialmente en parques y jardines bajo la responsabilidad de comunidades de vecinos no recepcionados, lo que dificulta la estandarización de las labores de mantenimiento y genera desigualdades en la gestión de estos espacios. Esta

situación, derivada de las distintas formas de urbanización y las características del tejido urbano de Alcorcón, subraya la necesidad de avanzar en la ordenación, regulación y planificación integral de las zonas verdes para garantizar su adecuada conservación y uso por parte de toda la ciudadanía.

Arbolado y gestión eficiente del riesgo

La biodiversidad urbana y la calidad ambiental son componentes clave para el bienestar de la ciudadanía. En este marco, el Ayuntamiento de Alcorcón lleva más de una década desarrollando un Plan de Arbolado Viario, con el objetivo de evaluar, conservar y mejorar la infraestructura verde del municipio desde una perspectiva técnica, ambiental y funcional.

El diagnóstico inicial del plan, elaborado en 2014, estimaba la existencia de 14.862 árboles viarios pertenecientes a 72 especies diferentes. Sin embargo, esta diversidad aparente escondía una concentración excesiva en un reducido número de especies: cinco de ellas –plátano (*Platanus x acerifolia*), falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*), arce negundo (*Acer negundo*), aligustre (*Ligustrum lucidum*) y olmo (*Ulmus pumila*)– representan por sí solas el 71 % del total del arbolado. Esta baja diversidad compromete la resiliencia del arbolado frente a plagas, enfermedades y los efectos del cambio climático, lo que supone un riesgo importante para la sostenibilidad del sistema urbano.

En cuanto a su distribución territorial, el arbolado también presentaba un patrón desigual. La zona D, que incluye barrios como Rivota, Prado de Santo Domingo, Fuente del Palomar y Ensanche Sur, concentraba el 28 % del total, mientras que el resto del municipio mostraba una presencia más uniforme, aunque sin un equilibrio claro entre zonas.

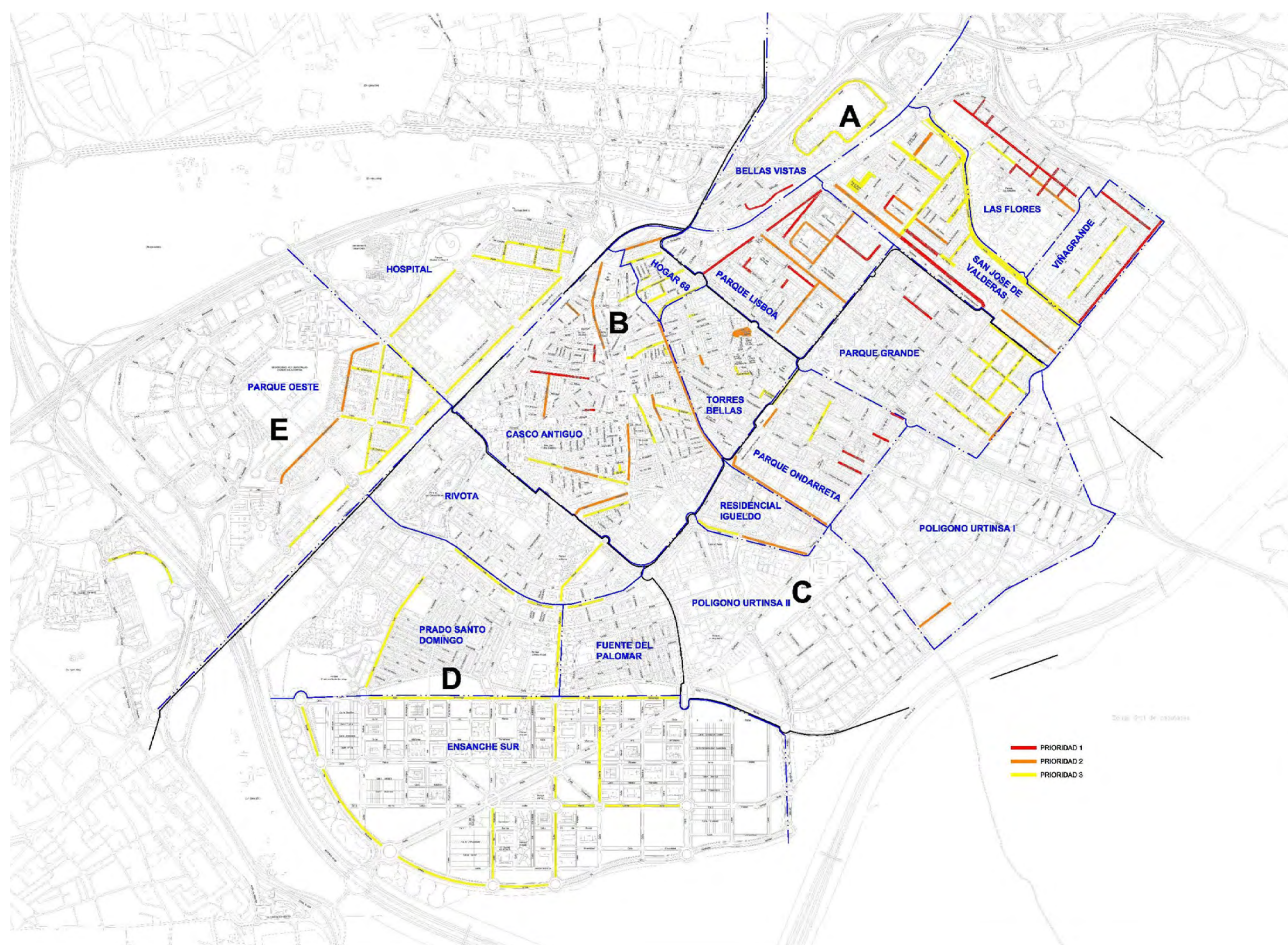
El análisis del estado fitosanitario revelaba que casi un 30 % de los ejemplares presentaban algún tipo de anomalía, ya fuera por afecciones directas en el árbol o por problemas en su entorno. Estas incidencias

afectaban sobre todo a especies dominantes como el plátano y el olmo, pero también se identificaban en acacias y álamos. Las causas principales se relacionaban con espacios de plantación inadecuados, selección poco apropiada de especies, y deficiencias en el diseño urbano, especialmente en desarrollos recientes.

A nivel de entorno, las anomalías más frecuentes tenían que ver con conflictos espaciales: alcorques demasiado pequeños, interferencias con edificaciones o pavimentos, y distancias mínimas no respetadas entre árboles. Estas condiciones no solo dificultan el crecimiento saludable del arbolado, sino que aumentan los costes de mantenimiento y elevan el riesgo de incidentes por caídas o deterioro estructural.

- Para hacer frente a estos retos, el Plan de Arbolado Viario planteó un conjunto de directrices técnicas orientadas a una planificación más eficaz y adaptada a las condiciones de cada barrio. Entre sus principales líneas de acción destacan: La selección de especies más idóneas, valorando su adaptación climática, tolerancia al estrés urbano y bajo requerimiento hídrico.
- La planificación de plantaciones considerando el desarrollo radicular y aéreo, el espacio disponible y los posibles conflictos con infraestructuras.
- La reducción de los costes de mantenimiento a través de un diseño más inteligente del viario verde.

Prioridades Plan Arbolado Viario



Fuente: Plan Arbolado Viario

Desde la puesta en marcha del plan, Alcorcón ha logrado consolidar una infraestructura verde robusta, fruto de más de cinco décadas de planificación y plantación. En la actualidad, el municipio cuenta con cerca de 60.000 árboles, lo que convierte su red arbórea en uno de los principales activos ambientales y urbanos de la ciudad. A esto se suma el compromiso municipal de plantar 1.000 nuevos ejemplares durante la actual legislatura, con el fin de fortalecer el dosel arbóreo y mejorar la capacidad de captura de CO₂ en el espacio urbano.

Además, se han puesto en marcha medidas complementarias de gestión hídrica, como la implantación de un anillo de riego con agua regenerada, que ya cubre entre el 70 % y el 80 % del consumo de los grandes parques públicos. Esta estrategia permite reducir la presión sobre la red de agua potable y

avanzar hacia un modelo más eficiente y sostenible en el uso de recursos naturales.

Por último, el Ayuntamiento ha reforzado los recursos humanos municipales con la incorporación de diez nuevos jardineros en el último año y la previsión de contratar otros veinte en los próximos dos ejercicios. Esta ampliación mejora la capacidad de mantenimiento ordinario de zonas verdes y permite una respuesta más ágil ante incidencias. Asimismo, se mantiene la colaboración con empresas especializadas para la ejecución de trabajos técnicos complejos, como la poda en altura, el control de plagas o el seguimiento técnico del arbolado singular.

Calidad y seguridad con perspectiva de género

El municipio ha asumido el compromiso de incorporar de manera sistemática la perspectiva de género en la planificación y gestión del entorno. Esta estrategia busca promover una ciudad más segura, accesible y equitativa, reconociendo que las mujeres y otros colectivos experimentan el espacio público de forma diferente, y que estas diferencias deben ser consideradas en el diseño urbano para garantizar el derecho a la ciudad en condiciones de igualdad.

En el marco del programa de ONU-Hábitat Ciudades que se superan, Alcorcón ha optado por trabajar en el eje de género. Esto se ha concretado mediante la firma de un contrato marco con la Universidad Politécnica de Madrid, con la participación de especialistas en urbanismo con enfoque de género. El convenio contempla tanto el desarrollo de herramientas de planificación más inclusiva, como la realización de estudios específicos sobre el impacto de infraestructuras urbanas –como pasos a nivel y otros elementos de conectividad– en la experiencia y seguridad cotidiana de las mujeres.

Entre las acciones clave destaca la realización de auditorías urbanas participativas, centradas en evaluar la seguridad y calidad del espacio público, la movilidad cotidiana y el acceso a equipamientos, recogiendo las percepciones, necesidades y propuestas de las mujeres residentes en Alcorcón, visibilizando los obstáculos que enfrentan en su vida diaria: desde zonas mal iluminadas hasta recorridos inseguros o barreras físicas que dificultan la movilidad con personas a cargo. La información obtenida orientará la toma de decisiones y la priorización de intervenciones urbanas desde un enfoque centrado en los cuidados y la equidad.

Además, el convenio incluye el diseño y ejecución de acciones de mejora urbana en localizaciones estratégicas, priorizando espacios que resulten críticos para la vida cotidiana de las mujeres. Se atenderán especialmente aquellos lugares vinculados a la movilidad de los cuidados –como rutas escolares, centros de salud, mercados o equipamientos comunitarios– así como áreas que hayan sido identificadas como inseguras. Estas intervenciones deberán garantizar mayor visibilidad, accesibilidad universal, confort y legibilidad de los espacios, favoreciendo así una apropiación más segura y libre del entorno urbano por parte de toda la ciudadanía.

Esta apuesta por la perspectiva de género en el urbanismo no solo mejora la calidad de vida de las mujeres, sino que contribuye a construir una ciudad más justa, resiliente y cohesionada, donde el diseño del espacio responda de forma efectiva a las necesidades de quienes lo habitan y lo transitan.



Conclusiones participativas



Existe un consenso amplio entre los diferentes agentes –asociaciones vecinales, entidades socioculturales, económicas y urbanísticas– en valorar positivamente el modelo compacto, mixto y relativamente equilibrado que caracteriza a Alcorcón. Este modelo se asocia con una vida de barrio activa, la proximidad a los servicios y una identidad local que refuerza el arraigo. Sin embargo, esta visión se matiza al señalar carencias derivadas del envejecimiento de parte del tejido urbano, la pérdida progresiva del comercio de proximidad y la transformación de locales en vivienda, que reducen la vitalidad y diversidad de usos, especialmente en el casco antiguo y otros barrios consolidados. Se destaca la necesidad de reforzar el mantenimiento urbano, renovar aceras, espacios públicos y equipamientos, e incorporar de forma sistemática la accesibilidad universal y la perspectiva de género, aspectos considerados clave para lograr entornos seguros, inclusivos y capaces de responder a una población diversa y envejecida. En este marco, el principal reto señalado para el modelo urbano de Alcorcón pasa por equilibrar cualquier crecimiento futuro con una mejora integral de la ciudad ya construida, asegurando su calidad, funcionalidad y capacidad de generar comunidad.

Desde el asociacionismo vecinal se expresa el temor a que los futuros desarrollos urbanos en áreas periféricas –como Retamar o el posible desarrollo al norte– prioricen el crecimiento hacia el exterior, atrayendo población de fuera sin atender la necesaria regeneración y revitalización de los barrios existentes. Se reclama compatibilizar nuevas promociones con políticas activas de rehabilitación del parque residencial y mejora del espacio público en zonas consolidadas, para evitar que estas dinámicas refuercen desigualdades internas. Por su parte, los representantes empresariales y juntas de compensación defienden la urgencia de desarrollar suelo para usos mixtos –residencial, terciario y dotacional–, introduciendo modelos de supermanzanas o redes peatonales que articulen los nuevos ámbitos con la trama urbana existente, y subrayando la importancia de garantizar buenas conexiones viarias que permitan coser el territorio.

No obstante, como ya se recoge en el análisis técnico, muchos de estos desarrollos provienen de planeamientos de décadas anteriores que responden a lógicas más dispersas: grandes parcelas que generan escalas poco humanas, densidades reducidas que dificultan consolidar un modelo compacto y zonas verdes concebidas como simples cinturones periféricos junto a infraestructuras, con escaso potencial de uso ciudadano. Aunque se introduce cierta mezcla de usos, esta aparece limitada y condicionada por el marco urbanístico vigente. Estos desarrollos tienen además el riesgo de incidir todavía más sobre la fragmentación generada por infraestructuras como la A-5 o el ferrocarril, aspecto a aparece en las valoraciones de los agentes como una preocupación recurrente, lo que refuerza la necesidad de apostar por itinerarios peatonales y ciclistas que conecten barrios y polígonos, cosiendo espacios segregados. En definitiva, el reto pasa por garantizar que cualquier expansión refuerce la ciudad existente, evite esquemas dependientes del vehículo privado y avance hacia un modelo denso, diverso y cohesionado.

MODELO URBANO

Zonas verdes catastro Ayuntamiento

Red hidrográfica

- 1001
- 1002
- 1003

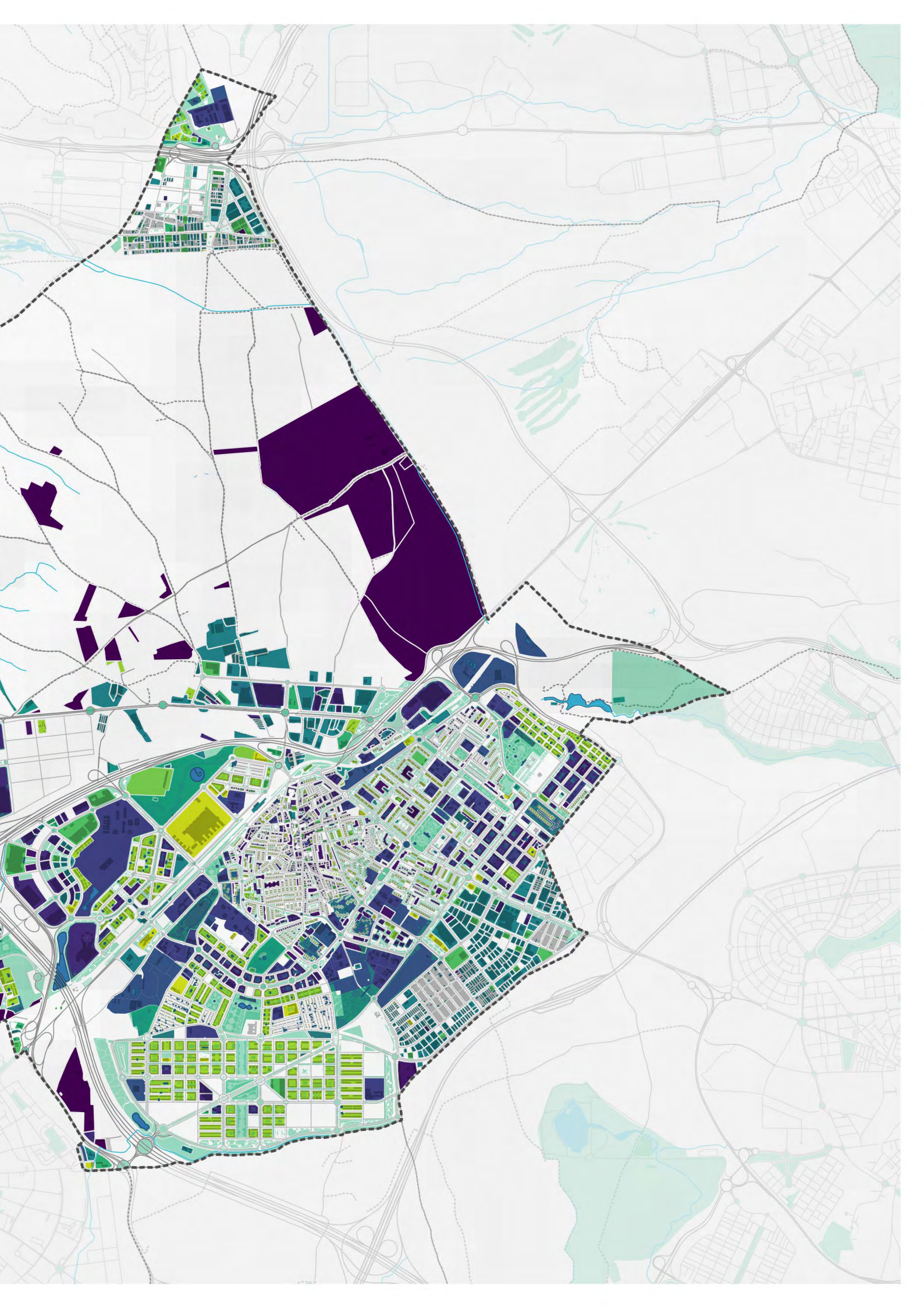
Uso predominantes catastro

- Agrario
- Almacen_Estac
- Comercial
- Cultural
- Deportivo
- Espectaculos
- Industrial
- Industrial_ag
- Ocio_Hosteleria
- Oficinas
- Religioso
- Residencial
- Sanidad_Benef
- Zona Verde (CCAA)
- Zonas azules catastro Ayuntamiento

Carreteras

- Autopista
- Autovía
- Camino
- Carretera convencional
- Carril bici
- Senda
- Urbano





2.3. Cambio Climático





Objetivo Estratégico 3: Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia

Objetivos específicos

3.1. Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.

3.2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

3.3. Mejorar la resiliencia frente al cambio climático.

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D02A	Superficie de cobertura artificial por municipio (%)	54.92	4C	4C	4C
D02C	Superficie de zona forestal y dehesas por municipio (%)	9.49	1C	1C	3C
D05	Superficie de zonas verdes (ha) por cada 1.000 habitantes	1.64	1C	1C	3C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D14	Parque edificatorio con una antigüedad anterior al año 2000 (%)	32.59	3C	3C	3C
D18A	Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes.	498.61	1C	1C	1C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

El cambio climático introduce nuevas variables en la gestión urbana, alterando las condiciones climáticas locales y generando impactos sobre la salud, los recursos, la infraestructura y el entorno natural. En el contexto de Alcorcón, estas transformaciones obligan a repensar las estrategias de adaptación y mitigación, así como los marcos de planificación existentes. Esta sección analiza cómo estas dinámicas afectan al municipio, y plantea algunos retos clave para avanzar hacia un modelo urbano más resiliente y eficiente desde el punto de vista climático.

Indicadores descriptivos

Según los indicadores generales, el alto grado de artificialización del suelo en Alcorcón, donde más de la mitad de su superficie está ocupada por usos urbanos o infraestructurales, refleja una intensa ocupación del territorio con escasa capacidad de regulación ambiental. Esta configuración reduce la permeabilidad del suelo y amplifica los efectos del cambio climático, como el incremento del riesgo de inundaciones o la intensificación de las islas de calor, especialmente durante las olas térmicas cada vez más frecuentes.

Asimismo, la reducida proporción de superficie forestal y dehesas limita la capacidad del municipio para actuar como sumidero de carbono y amortiguar los impactos climáticos. La baja cobertura vegetal fuera del sistema urbano resta eficacia a la resiliencia ecológica del municipio, debilitando su rol en la protección de biodiversidad, la regulación hídrica y la calidad del aire.

Aunque Alcorcón cuenta con una cantidad considerable de áreas verdes, algunas de ellas carecen del equipamiento y las condiciones necesarias para ofrecer confort térmico durante episodios de calor extremo. Esta limitación restringe el acceso efectivo de la población a espacios de bienestar climático. En un escenario de aumento sostenido de las temperaturas, estas carencias comprometen la salud pública y profundizan las desigualdades socioambientales.

El parque edificatorio presenta una antigüedad significativa, con una tercera parte de las viviendas construidas antes del año 2000. Esto implica una menor eficiencia energética del tejido residencial, con altos consumos energéticos en climatización y escasa preparación pasiva frente a condiciones climáticas extremas. La rehabilitación energética y bioclimática de estos inmuebles es clave para mitigar

emisiones y proteger a la población vulnerable.

Finalmente, el número de vehículos registrados por habitante es relativamente bajo, lo que representa una oportunidad para consolidar modelos de movilidad sostenible y baja en carbono. Esta ventaja puede ser aprovechada para impulsar la red de transporte público, los itinerarios peatonales y la movilidad activa, como parte de una estrategia integrada de mitigación climática.



Condiciones climáticas

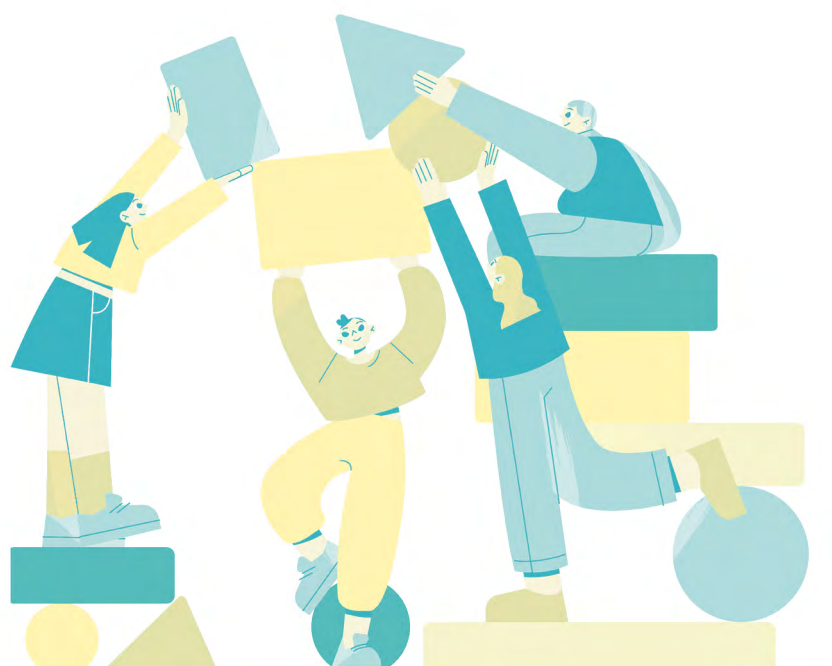
Clima general

Alcorcón se inscribe dentro del clima mediterráneo continentalizado, caracterizado históricamente por inviernos suaves y con precipitaciones moderadas, y veranos cálidos y secos. Sin embargo, este patrón climático se encuentra en proceso de transformación como consecuencia directa del cambio climático. Las alteraciones observadas no solo afectan a variables meteorológicas puntuales, sino que están modificando la estructura y dinámica del sistema climático local.

Este fenómeno tiene consecuencias cada vez más visibles en múltiples dimensiones: incrementa la presión sobre la salud pública –especialmente entre personas mayores y grupos vulnerables–, compromete la

sostenibilidad de los ecosistemas periurbanos y condiciona el diseño de infraestructuras, espacios públicos y edificaciones. Asimismo, introduce una alta incertidumbre en la planificación urbana, obligando a reformular criterios técnicos en relación con la resiliencia climática y la gestión de riesgos.

La evolución del clima en Alcorcón no puede interpretarse como una anomalía puntual, sino como parte de una transición estructural hacia condiciones más extremas, cálidas e impredecibles. Este cambio exige un enfoque de planificación proactiva, que incorpore criterios de adaptación climática en todos los niveles de diseño urbano, infraestructural y ambiental.



Precipitaciones

El análisis histórico de los datos de precipitación entre 1985 y 2023 muestra una alta variabilidad interanual en los registros de lluvia en Alcorcón. Durante este periodo se han documentado extremos significativos: desde mínimos de 295 mm/año hasta máximos que superan los 480 mm, sin una tendencia descendente o ascendente clara, pero sí con una creciente irregularidad en la distribución anual y estacional. Esta inestabilidad limita la capacidad de planificación y gestión del recurso hídrico.

En cuanto al número de días de lluvia, se observa cierta estabilidad (entre 80 y 100 días anuales), aunque no necesariamente asociada a lluvias persistentes. Las precipitaciones tienden a concentrarse en eventos más intensos, pero más breves, lo que favorece procesos de escorrentía, erosión y sobrecarga puntual de redes de drenaje.

Particularmente relevante es la reducción sostenida de los días con nieve: de una media de 6,8 días en los años 80 a apenas 1 día en el periodo más reciente. Este descenso responde a un aumento generalizado de las temperaturas invernales y conlleva efectos sobre la recarga de acuíferos, la fenología vegetal y la percepción estacional del clima local. También ha disminuido la frecuencia de granizadas, aunque se observan indicios de eventos convectivos más severos.

La dinámica de las precipitaciones en Alcorcón está marcada por una creciente irregularidad e intensificación de eventos extremos. Esta tendencia obliga a actualizar las infraestructuras de drenaje, integrar soluciones basadas en la naturaleza y reforzar los instrumentos de gestión hídrica en un contexto donde la planificación debe anticipar tanto escenarios de escasez como de exceso puntual.

Precipitaciones

	Precipitación media (mm/año)	Días de lluvia (nº)	Días de nieve (nº)	Días de Granizo (nº)
1985-1989	416,32	95,6	6,8	1,4
1990-1994	295,76	92,4	1,8	1,0
1995-1999	386,50	99,4	1,8	3,4
2000-2004	387,46	98,4	2,8	2,2
2005-2009	328,08	79,8	4,6	1,2
2010-2014	364,98	90,8	4,0	1,0
2015-2019	345,86	80,2	2,0	1,8
2020-2023	406,67	90,0	1,0	2,0

Fuente: Comunidad de Madrid, Banco de datos estructurales (DESVAN).



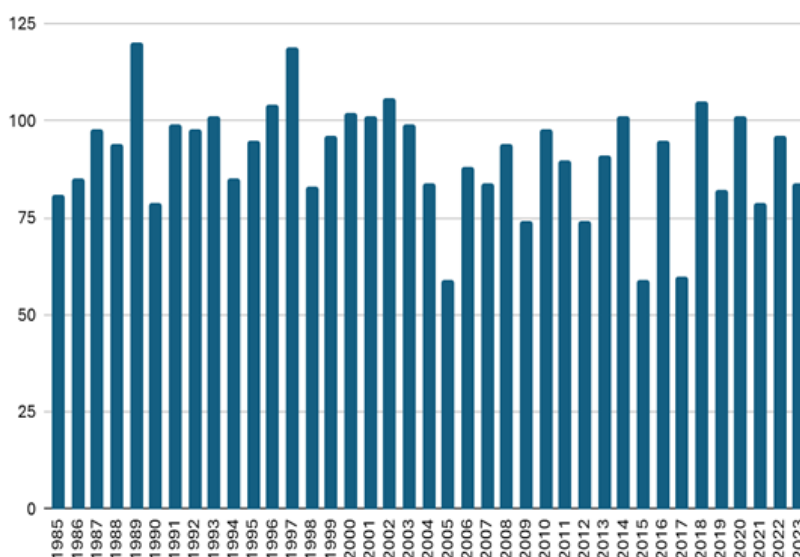
Además, es importante mencionar que aunque actualmente la Demarcación Hidrográfica del Tajo mantiene un escenario de normalidad, la creciente inestabilidad hídrica exige anticipación. Las demandas urbanas, industriales y agrícolas deberán ajustarse progresivamente a una nueva realidad marcada por la intermitencia de las lluvias y la intensificación de los periodos secos. Asimismo, el riesgo de inundación, aunque limitado, no es inexistente: el tramo del Arroyo de la Canaleja en su paso por el parque de Las Presillas ha sido identificado como área vulnerable ante precipitaciones intensas, con riesgo potencial en eventos con un periodo de retorno de diez años.

Finalmente, aunque el Plan Territorial de Protección Civil de Alcorcón (PEMUALCOR) no incluye al municipio entre las 30 zonas con riesgo significativo de inundación en la región –clasificándolo en general como de riesgo bajo y sin presencia de presas que

puedan generar inundaciones por rotura aguas arriba–, sí existen áreas localizadas con cierta vulnerabilidad. En el norte del municipio se han identificado sectores con riesgo de inundación, catalogados como de baja a media probabilidad, según el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. Estas zonas se concentran principalmente en torno a cauces naturales, como:

- Arroyo de la Madre y Arroyo de los Majuelos, en la zona central de Alcorcón, donde se ha estimado un riesgo bajo para eventos muy excepcionales (periodo de retorno de 500 años) y un riesgo medio para eventos centenarios (retorno de 100 años).
- Arroyo de la Fuente del Sapo (Butaque), en el este-sureste del municipio, que atraviesa áreas parcialmente urbanizadas con una exposición moderada a inundaciones ocasionales.

Evolución de las precipitaciones en la serie temporal 1985-2023 (mm/año)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Comunidad de Madrid.

Temperaturas

La evolución de las temperaturas en Alcorcón entre 1985 y 2023 evidencia un patrón claro de calentamiento progresivo. En estas casi cuatro décadas, la temperatura media anual ha pasado de 14,8 °C a 16,9 °C, con incrementos significativos tanto en las máximas como en las mínimas. Este ascenso térmico no solo altera las estaciones del año, sino que redefine las condiciones de habitabilidad y calidad ambiental en el entorno urbano.

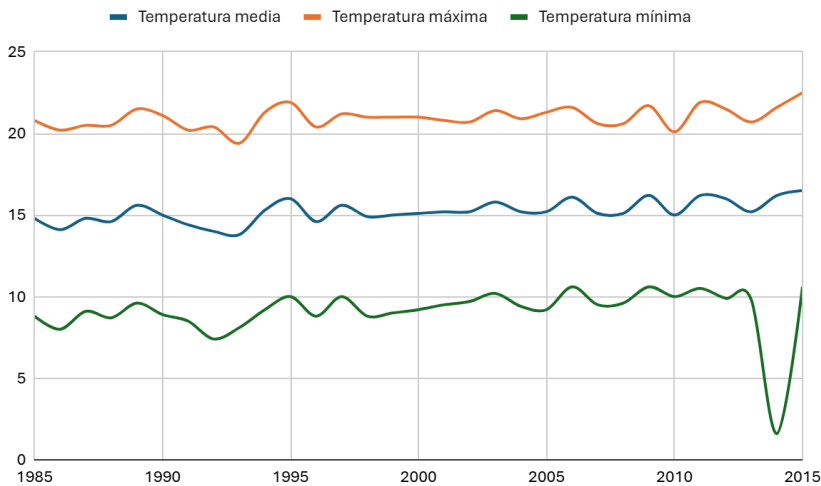
Los datos reflejan un aumento en la frecuencia de días calurosos: los días con temperaturas superiores a 25 °C han pasado de 118 (1985-1989) a más de 150 en 2023, indicando una extensión del verano climático y un incremento del estrés térmico para la población. A su vez, los días con temperaturas por debajo de 0 °C han descendido de 47 a 20, con inviernos cada vez más cortos y suaves.

Temperaturas medias, máximas y mínimas por periodo (°C)

	Temperatura media	Temperatura máxima media	Temperatura mínima media	Días con temperaturas > 25°C	Días con temperaturas < 0°C
1985-1989	14,78	20,70	8,84	118,00	36,3
1990-1994	14,50	20,5	8,4	121,2	35,6
1995-1999	15,22	21,1	9,3	125,4	29,4
2000-2004	15,30	21,0	9,6	131,2	26,0
2005-2009	15,54	21,2	9,9	130,6	30,4
2010-2014	15,72	21,2	8,4	138,0	29,0
2015-2019	16,28	22,0	10,5	143,2	21,6
2020-2023	16,10	24,0	10,9	133,3	20,5

Fuente: Comunidad de Madrid, Instituto de estadística, banco de datos estructurales (DESVAN).

Evolución de temperaturas medias, máximas y mínimas en la serie temporal 1985-2023 (°C)



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Comunidad de Madrid.



Este cambio tiene impactos directos sobre la demanda energética (mayor uso de refrigeración), la salud pública (incremento de golpes de calor y mortalidad estival), y la funcionalidad de los ecosistemas urbanos. Asimismo, contribuye a la alteración de los ciclos biológicos de la vegetación, favorece la proliferación de plagas urbanas y reduce la eficacia de soluciones tradicionales de climatización pasiva.

El incremento térmico sostenido de Alcorcón representa un riesgo estructural para la ciudad. A corto plazo, se traduce en mayores costes energéticos y deterioro del confort urbano. A medio y largo plazo, puede generar efectos acumulativos sobre la salud, el metabolismo urbano y la resiliencia climática. La respuesta debe incluir la expansión de infraestructuras verdes, la mejora de la eficiencia energética en la edificación y la planificación de refugios climáticos en el espacio público.

Alcorcón presenta condiciones favorables para la aparición de islas de calor urbanas, especialmente en zonas con alta densidad edificatoria y escasa vegetación. La elevada proporción de suelo artificial y el envejecido parque residencial incrementan la retención de calor, intensificando el estrés térmico nocturno. Aunque no existen estudios locales detallados, análisis regionales confirman focos térmicos en el sur metropolitano. Este fenómeno agrava los efectos del calentamiento urbano y refuerza la necesidad de incorporar soluciones basadas en la naturaleza y diseño urbano climático.

Medidas de mitigación del cambio climático

Educación ambiental y sensibilización ciudadana

El Ayuntamiento de Alcorcón, consciente del impacto que el entorno urbano tiene sobre la salud, el bienestar colectivo y el cambio climático, impulsa desde el Área de Transición Ecológica, Movilidad, Educación y Medio Ambiente un enfoque integral que combina planificación normativa, intervención sobre el espacio público, soluciones tecnológicas innovadoras y educación ambiental.

Uno de los pilares estratégicos del municipio ha sido la integración del enfoque climático en los espacios educativos. Entre las medidas más destacadas se encuentra el Protocolo del Buero, un acuerdo firmado por el Ayuntamiento y todos los institutos públicos de secundaria tras el II Congreso de Emergencia Climática. Esta iniciativa reconoce el papel activo del alumnado en la acción climática, fomentando que cada centro elabore su propio Plan de Sostenibilidad. Estos planes abordan de forma transversal temas como el consumo energético, el uso del agua, la gestión de residuos, la biodiversidad, la movilidad y la educación ambiental.

Asimismo, en 2025 se celebró la I Semana del Medio Ambiente, una iniciativa orientada a visibilizar el compromiso institucional con la sostenibilidad y promover la participación ciudadana. La programación incluyó charlas técnicas, talleres formativos, rutas sostenibles, ferias, plantaciones y actividades en espacios públicos, dirigidas a distintos segmentos de la población.

Paralelamente, y en colaboración con la Empresa de Servicios Municipales de

Alcorcón (ESMASA), se han intensificado las campañas de sensibilización en materia de sostenibilidad y reducción de residuos. Estas acciones han tenido un foco especial en la comunidad escolar, con intervenciones en más de una decena de centros. Entre las próximas líneas de trabajo, el Ayuntamiento prevé consolidar un Centro de Recursos Naturales como espacio pedagógico permanente, orientado tanto a escolares como a colectivos vecinales, que integre actividades de educación ambiental y plantaciones participativas.

Reducción de emisiones

Para avanzar hacia un modelo urbano de bajas emisiones, el Ayuntamiento ha puesto en marcha varias medidas que combinan cambios en la movilidad, tecnologías verdes y gestión eficiente del espacio público. Entre ellas, destaca el proyecto piloto de instalación de fotobiorreactores de microalgas, tanto en fachadas como en mobiliario urbano. Estas estructuras tienen capacidad para absorber hasta 213 kg de CO₂ al año por unidad de fachada y 48 kg por unidad de mobiliario, generando además biomasa útil y agua fertilizada como subproducto.

En el ámbito de la movilidad sostenible, se han desarrollado paseos saludables de unos 5 km, dotados de puntos de hidratación, elementos ergonómicos, pérgolas y jardinería adaptada. Estos recorridos no solo ofrecen espacios de descanso y confort climático, sino que también funcionan como corredores verdes que conectan la ciudad con áreas periurbanas. La intervención se complementa

con medidas de peatonalización de entornos escolares, dentro de un enfoque orientado a la creación de supermanzanas, que priorizan la seguridad peatonal y la movilidad activa.

Por otra parte, el consistorio trabaja en la futura implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), aún en fase de diseño. Aunque no se dispone por el momento de una red operativa de estaciones de medición ambiental, el sistema de alumbrado LED ya está preparado para incorporar sensores que permitan monitorizar en tiempo real parámetros clave como la calidad del aire, la temperatura ambiente o los niveles de partículas.

Infraestructura verde y refugios climáticos

La ciudad cuenta con una infraestructura verde consolidada, compuesta por aproximadamente 60.000 árboles urbanos y periurbanos. Esta red vegetal cumple funciones clave de regulación térmica, captación de CO₂, mejora de la calidad del aire y bienestar psicosocial. Durante la actual legislatura se prevé la plantación de 1.000 ejemplares adicionales, con especial atención a plazas duras, espacios de aparcamiento y áreas expuestas al sobrecalentamiento, donde se están aplicando técnicas de mejora de la permeabilidad del suelo.

En relación con la adaptación térmica, Alcorcón ha implementado una red de refugios climáticos que incluye tres parques de agua y dos fuentes interactivas, todas

ellas equipadas con sombra, mobiliario urbano y sistemas de recirculación de agua no potable. Estos parques de agua, ubicados en el Ensanche Sur (Parque Darwin), Los Castillos y Los Cantos, han sido concebidos como espacios accesibles y gratuitos para mitigar los efectos de las altas temperaturas durante el verano, especialmente entre la población sin acceso a instalaciones privadas de refrigeración. La estrategia, impulsada por la empresa pública ESMASA, forma parte del plan municipal para el desarrollo de "hogares climáticos" que integran vegetación, zonas húmedas, sombra y elementos de confort climático en el espacio público, garantizando así condiciones de equidad frente al calor extremo.

A su vez, se están identificando y adecuando otros espacios públicos –como bibliotecas, centros culturales, educativos y deportivos– como posibles zonas de protección durante olas de calor. En este marco, se contempla la habilitación de "bibliotecas vegetales" con mobiliario confortable, vegetación adaptada y señalización específica, ajustadas a los microclimas locales.

Parques de Agua



Fuente: ESMASA

Conclusiones participativas



Las percepciones recogidas evidencian una notable concentración en los aspectos relacionados con el medio ambiente urbano y la calidad del espacio público, especialmente en lo que respecta al arbolado, las zonas verdes y su papel frente al aumento de temperaturas y la isla de calor. Esta preocupación aparece de forma reiterada en asociaciones vecinales y socioculturales, que señalan déficits en el mantenimiento, falta de sombra y problemas en parques consolidados como el Parque de la Paz o espacios centrales, donde el arbolado y el mobiliario son insuficientes para garantizar confort climático. El impacto de las olas de calor se percibe así estrechamente ligado a la calidad ambiental de calles y plazas, reforzando la demanda de actuaciones de sombreado y mejora de zonas verdes.

Por otro lado, se advierte la escasa presencia de valoraciones directas sobre cuestiones específicas como la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la implantación de estrategias cero emisiones o la gestión de riesgos naturales (inundaciones o incendios), ámbitos que aunque críticos desde el análisis técnico, no emergen con fuerza en el discurso de las entidades consultadas. Esta ausencia apunta a la necesidad de intensificar la sensibilización y el trabajo divulgativo en torno a estos desafíos estructurales, que van más allá de la percepción inmediata del espacio público. Algunas referencias indirectas sí apuntan a estos retos: la demanda de una Zona de Bajas Emisiones, que diversas entidades consideran prioritaria para mejorar la calidad del aire y de la movilidad, o las críticas a la concentración del arbolado en pocas especies, que puede comprometer la resiliencia frente a enfermedades y estrés hídrico. También aparece, aunque de forma tangencial, la preocupación por la continuidad y la conexión ecológica, especialmente en espacios periurbanos como Las Presillas o el pinar de URTINSA, vistos no solo como lugares de ocio, sino como piezas estratégicas para la regulación climática local.

En conjunto, el proceso participativo revela un enfoque muy vinculado a la escala cotidiana y a la habitabilidad, centrado en la mitigación de la isla de calor mediante la mejora del arbolado y las zonas verdes, así como en la creación de entornos urbanos más confortables ante el cambio climático. Ello contrasta con la limitada percepción ciudadana sobre otros componentes clave del OE3, lo que señala la oportunidad –apuntada también en el análisis técnico– de reforzar la coordinación, los planes integrales y las acciones de comunicación que conecten estos desafíos globales con intervenciones locales tangibles y comprensibles para la población.



CAMBIO CLIMÁTICO

----- Limite

■ Inundabilidad T100

■ Inundabilidad T500

Laguna

■ Permanente

■ No permanente

Usos de suelo SIOSE

■ Instalación agrícola y/o ganadera

■ Asentamiento agrícola y huerta

■ Infraestructura de suministro

■ Infraestructura de residuos

■ Cultivo herbáceo

■ Frutal no cítrico

■ Viñedo

■ Combinación de cultivos leñosos

■ Prado

■ Combinación de cultivos con vegetación

■ Bosque de frondosas

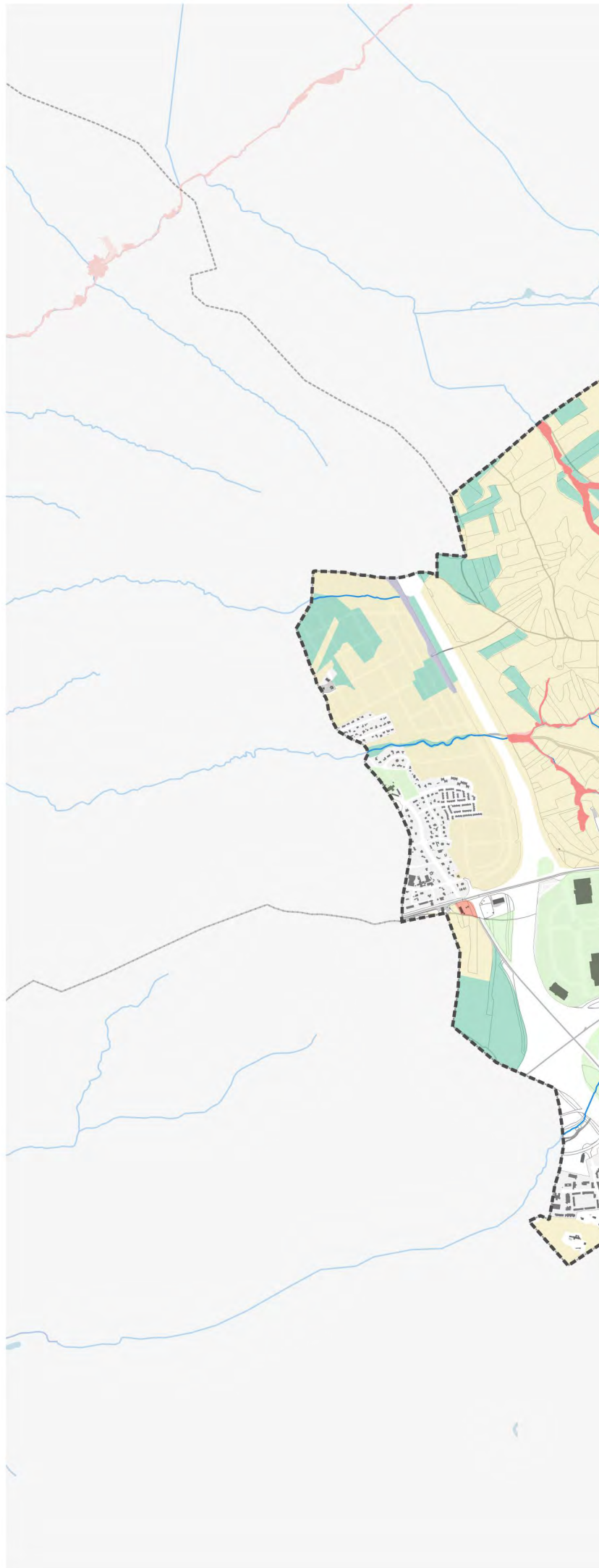
■ Bosque de coníferas

■ Pastizal o herbazal

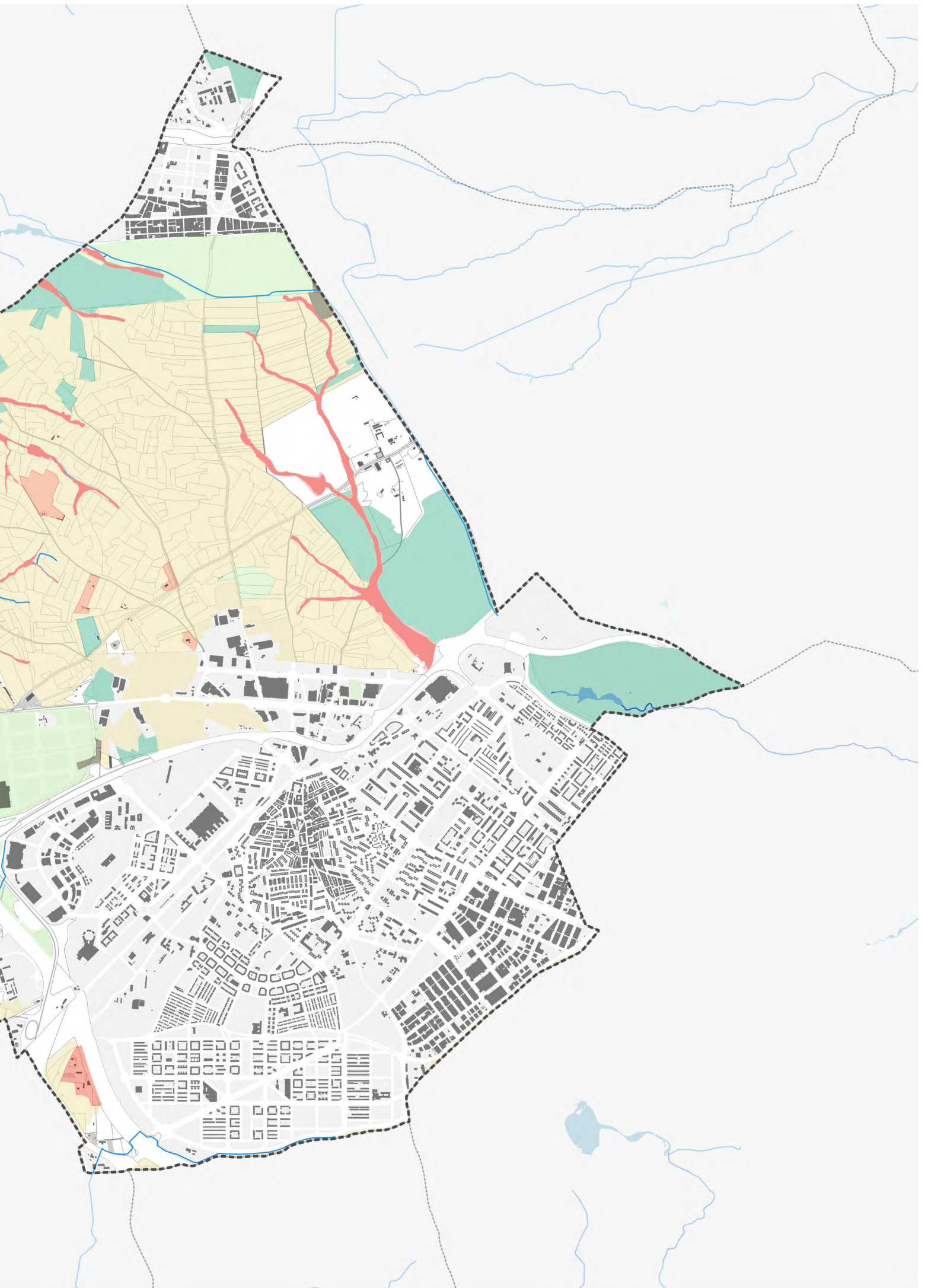
■ Matorral

■ Combinación de vegetación

■ Suelo desnudo



0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m



2.4. Gestión de recursos y economía circular





Objetivo Estratégico 4: Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular

Objetivos Específicos:

- 4.1. Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía
- 4.2. Optimizar y reducir el consumo de agua
- 4.3. Fomentar el ciclo de los materiales
- 4.4. Reducir los residuos y favorecer su reciclaje

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D01	Variación de la población 2007 - 2017 (%)	1.81	2C	1C	1C
D06	Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de suelo urbano (hab./ha)	59.97	4C	4C	1C
D08	Densidad de vivienda por superficie de suelo urbano (Viv/ha)	52.42	4C	4C	3C
D14	Parque edificatorio con una antigüedad anterior al año 2000 (%)	32.59	3C	3C	3C
D33	Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%)	-0.36	1C	2C	1C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
DST06	Viviendas previstas en áreas de desarrollo respecto al parque existente (%)	29.88	2C	3C	4C
DST07	Número viviendas previstas en las áreas de desarrollo cada 1.000 habitantes	122.97	2C	2C	4C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

Esta sección aborda un análisis de la gestión de recursos y la economía circular en Alcorcón, explorando los antecedentes del consumo y las estrategias de ahorro energético del municipio, así como su eficiente gestión del agua, destacando las iniciativas locales y su alineación con el contexto regional. Asimismo, se ofrecerá una visión del modelo de gestión de residuos sólidos urbanos, analizando los avances en recogida selectiva, las comparativas por fracción y los proyectos innovadores que posicionan al municipio como referente en sostenibilidad y economía circular.

Indicadores descriptivos

Los datos descriptivos del municipio permiten contextualizar las condiciones estructurales que inciden directamente en la gestión de recursos y el despliegue de estrategias de economía circular. Alcorcón presenta una alta densidad urbana y residencial, lo que favorece una distribución más eficiente de las infraestructuras y servicios urbanos –como el suministro energético, la red de agua, la recogida de residuos o el transporte–, al reducir tanto los costes operativos como las pérdidas asociadas al despliegue en baja densidad.

Al mismo tiempo, la presencia significativa de edificación previa al año 2000 implica un potencial de intervención elevado en términos de rehabilitación energética, reutilización de recursos y adaptación al cambio climático. Este parque edificado requiere planes específicos de modernización para alcanzar los objetivos de eficiencia energética, especialmente en un contexto urbano consolidado.

Por otro lado, si bien el crecimiento poblacional en la última década ha sido moderado, los desarrollos previstos parecen representar un porcentaje considerable, lo que anticipa una presión futura sobre los sistemas de gestión de recursos. Esta previsión subraya la necesidad de incorporar desde el planeamiento urbano los principios de circularidad y sostenibilidad, minimizando los impactos asociados al consumo energético, la producción de residuos y la demanda hídrica.

En conjunto, estos indicadores permiten identificar oportunidades y riesgos estructurales que deben ser abordados desde una lógica de anticipación, priorizando la eficiencia en el uso de recursos, la recuperación de materiales, la gestión descentralizada del agua y la integración de soluciones basadas en la naturaleza dentro del modelo urbano existente y proyectado.





Energía

El consumo energético en Alcorcón refleja una trayectoria descendente sostenida, a pesar de su pasado industrial y del crecimiento demográfico reciente. En 2023, la energía eléctrica facturada per cápita fue de 2.599,24 kWh/habitante, una cifra sensiblemente inferior a la media del Sur Metropolitano (3.166,13 kWh/hab.) y de la Comunidad de Madrid (3.274,69 kWh/hab.). Este dato sugiere una eficiencia energética estructural, probablemente vinculada a la compacidad urbana, la tipología edificatoria y los hábitos de consumo de la población.

El máximo histórico de consumo se alcanzó en 2008, con 577.110 MWh facturados. Desde entonces, se ha producido un descenso progresivo hasta los 446.476 MWh en 2023, nivel que no se registraba desde antes del año 2001. Este retroceso energético, en un contexto de incremento poblacional de más de 20.000 habitantes, confirma una mejora relativa en la eficiencia del sistema urbano. Las causas se asocian a factores coyunturales (como la crisis económica o el cambio en el uso del suelo industrial) y estructurales (como las políticas locales de eficiencia energética).

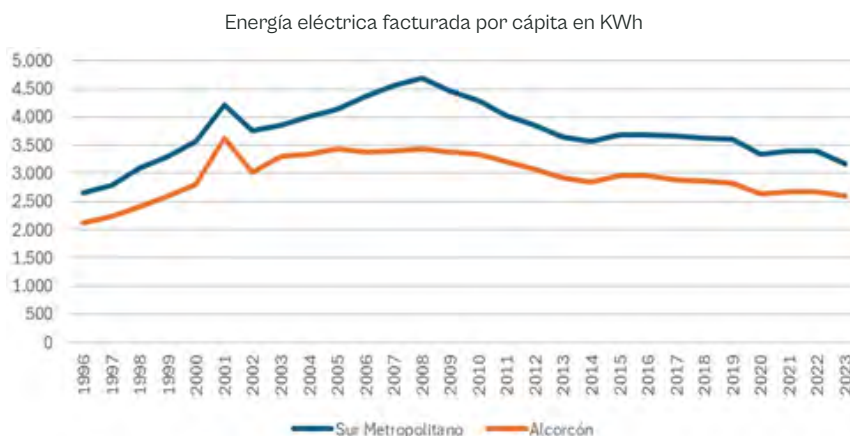
Energía eléctrica facturada per cápita, 2023

Alcorcón	Sur Metropolitano	Comunidad de Madrid
2.599,24 kWh/hab.	3.166,13 kWh/hab.	3.274,69 kWh/hab.

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Madrid.

Frente a este escenario, el Ayuntamiento de Alcorcón ha intensificado sus políticas para avanzar hacia un modelo energético más sostenible, descentralizado y participativo. Entre las principales líneas de actuación destaca la promoción de energías limpias, con recursos informativos, asistencia técnica y campañas de sensibilización dirigidas a la ciudadanía, especialmente en torno a la instalación de placas solares y el acceso a ayudas públicas.

Una de las iniciativas más relevantes es la creación de la primera Comunidad Energética local en el polígono industrial Urtinsa, liderada por la empresa pública ESMASA en colaboración con pymes del entorno. Este proyecto piloto permite a las empresas beneficiarse de un sistema de autoconsumo compartido a través de placas



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Madrid.

solares instaladas en cubiertas municipales, con una potencia total de 300 kW, además de cinco puntos de recarga eléctrica y tres sistemas de almacenamiento energético. Con un presupuesto de 1,82 millones de euros, el modelo combina eficiencia, innovación y cohesión social, y aspira a ser escalado al resto del tejido económico local.

Esta estrategia se complementa con la futura Oficina de la Energía, que ofrecerá asesoramiento especializado a la ciudadanía y acompañamiento técnico para el acceso a fondos europeos. Pese a los desafíos técnicos y normativos (como la limitada capacidad de la red o la complejidad administrativa de las comunidades energéticas), el liderazgo institucional resulta clave para acelerar la transición energética local.

En paralelo, se avanza en la modernización del alumbrado público mediante tecnología LED inteligente, con capacidad de sensorización y conectividad. Esta infraestructura será la base para una gestión urbana más eficiente, al integrar funciones como la detección de fugas de agua, el control del consumo energético o la optimización de rutas de limpieza viaria. La digitalización del sistema se completará con la monitorización energética de edificios municipales y la futura implementación de un gemelo digital, herramienta clave para la toma de decisiones basada en datos



Consumo de agua

Alcorcón presenta un consumo per cápita de agua facturada particularmente bajo (53,21 m³/hab.), situándose por debajo de las medias del Sur Metropolitano (55,53 m³/hab.) y de la Comunidad de Madrid (59,55 m³/hab.). Este indicador refleja una gestión razonablemente eficiente del recurso hídrico, alineada con una visión más amplia de sostenibilidad y uso responsable del agua a escala regional.

En el contexto autonómico, la Comunidad de Madrid destaca por registrar uno de los niveles más reducidos de pérdidas reales en la red de distribución (1,9 %), en contraste con el promedio nacional (16,3 %). Aunque el volumen total de agua disponible en la región (208 hm³) es inferior al del conjunto del Estado (269 hm³), esta diferencia se compensa gracias a una clara y continuada apuesta por la modernización tecnológica de sus infraestructuras y una estrategia orientada al consumo racional del recurso.

Dentro de este marco, Alcorcón ha intensificado sus esfuerzos mediante iniciativas estructurales orientadas a la

sostenibilidad hídrica. Entre ellas, destaca su reciente adhesión al Plan Sanea, impulsado por el Gobierno autonómico, gestionado por Canal de Isabel II y financiado en gran medida por el Ayuntamiento. Este contempla 42 actuaciones destinadas a renovar 12,8 kilómetros de redes de alcantarillado, con una inversión estimada de 24,2 millones de euros. Esta intervención mejora no solo la capacidad técnica del sistema, sino también su resiliencia ante futuros desafíos.

Además, el municipio cuenta con una red de agua regenerada ampliamente funcional, que actualmente cubre entre el 70 % y el 80 % del riego en los grandes parques públicos, logrando reducir el uso de agua potable en aproximadamente un 75 %. La previsión del Ayuntamiento es cerrar el anillo de distribución existente, extendiendo este sistema a sectores aún no conectados, con especial énfasis en el oeste del término municipal.

La estrategia hídrica también contempla una infraestructura verde bien consolidada, que mejora la capacidad de infiltración del suelo y optimiza el drenaje urbano. Esta red se está ampliando con nuevas plantaciones en zonas duras y plazas construidas sobre aparcamientos, además de promover acuerdos de gestión compartida con comunidades vecinales para el mantenimiento de zonas verdes residenciales, ante la actual ausencia de una normativa clara para estos espacios.

En el ámbito de la innovación, el Ayuntamiento ha impulsado un proyecto pionero de cultivo de microalgas mediante fotobiorreactores instalados en fachadas y mobiliario urbano. Esta tecnología permite reutilizar aguas

Indicadores sobre el suministro de agua

	ESP	CAM
Volumen de agua disponible potabilizada (hm ³)	269	208
Volumen de agua suministrada a la red de abastecimiento público (hm ³)	244	205
Porcentaje de pérdidas reales sobre el volumen de agua suministrada (%)	16,3	1,9

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Volumen de agua facturado per cápita (m³/hab)

Alcorcón	Sur Metropolitano	Comunidad de Madrid
53,21	55,53	59,55

Fuente: Instituto de Estadística de Madrid.

grises y generar agua fertilizada (hasta 14,9 m³ por unidad), reforzando la eficiencia en el uso de los recursos hídricos y contribuyendo de manera efectiva a la mitigación del cambio climático.

Complementariamente, el municipio ha habilitado parques acuáticos y fuentes con sistemas de recirculación de agua reciclada, que actúan como refugios climáticos durante los meses de mayor calor. Estos espacios, gestionados por ESMASA, están equipados con zonas de sombra, mobiliario urbano y tecnología LED, permitiendo su uso en horario nocturno y aumentando su accesibilidad

ciudadana.

Un aspecto relevante para la planificación hídrica del municipio es la existencia de una masa de agua subterránea vulnerable (Madrid Guadarrama-Manzanares), potencialmente expuesta a contaminación por nitratos de origen agrícola. Aunque esta delimitación no afecta actualmente al núcleo urbano de Alcorcón, su vigilancia continua resulta clave en un contexto de creciente presión hídrica y episodios de sequía cada vez más prolongados.





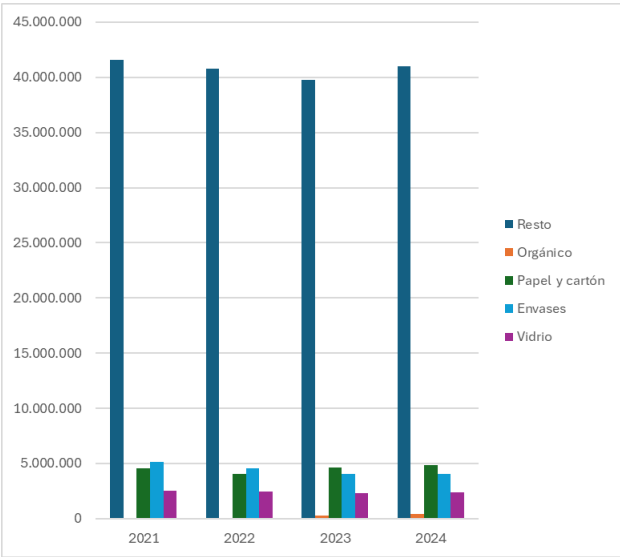
Gestión de residuos

Alcorcón ha desarrollado un modelo de gestión de residuos sólidos urbanos basado en la eficiencia operativa, la innovación tecnológica y la sostenibilidad ambiental. La empresa pública ESMASA lidera esta transformación mediante un sistema de recogida selectiva que cubre las cinco fracciones principales (envases, vidrio, materia orgánica, papel y cartón, y fracción resto), a través de una red territorializada de 465 islas ecológicas y recogida diferenciada en centros escolares. Este enfoque ha posicionado al municipio como un referente a nivel estatal en gestión pública de residuos.

El sistema gestiona anualmente más de 60.000 toneladas de residuos y opera mediante 47 rutas adaptadas a las características logísticas de cada fracción, empleando tecnologías de carga bilateral, superior y trasera. El proceso de modernización avanza hacia una mayor implantación de la carga bilateral, que mejora la eficiencia operativa y reduce tiempos de recogida. La incorporación progresiva de la fracción orgánica ha permitido alcanzar en 2024 más de 450.000 kg recogidos, con un

incremento del 85 % respecto al año anterior, impulsado también por la activación de nueve composteras comunitarias en distintos barrios.

Gráfico de la evolución del volumen de las diferentes fracciones en kg)



Fuente: elaboración propia a partir de datos municipales

No obstante, la recogida per cápita de materia orgánica en Alcorcón (2,63 kg/hab.) continúa muy por debajo de los promedios autonómicos (46,59 kg/hab.) y estatales (30,88 kg/hab.), lo que evidencia que su despliegue aún se encuentra en una fase inicial. En contraste, la generación de residuos mezclados (fracción resto) es significativamente inferior a la media nacional (236,04 kg/hab. frente a 357,68 kg/hab.), lo que sugiere un buen nivel de separación en origen. En papel y cartón, Alcorcón supera la media autonómica; en envases, se sitúa por encima de la media nacional; sin embargo, la recogida de vidrio presenta un rendimiento inferior tanto a escala regional como estatal, lo que indica la necesidad de revisar estrategias específicas para esta fracción.

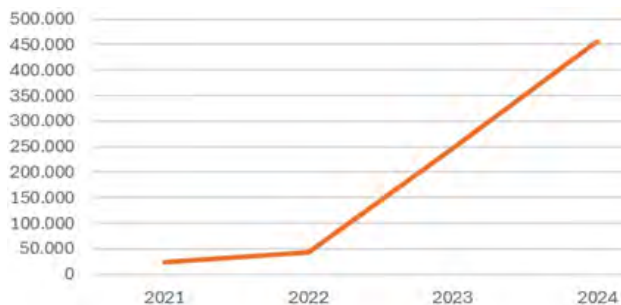
Residuos recogidos por fracción per cápita (kg/habitante), 2024

	ALCORCÓN	CAM	ESP
Resto	236,04	Sin datos	357,68
Orgánico	2,63	46,59	30,88
Papel y cartón	27,86	22,27	31,75
Envases	23,46	29,33	20,27
Vidrio	13,91	18,64	20,74

Fuente: elaboración propia a partir de datos municipales y Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Nota: Para la fracción no se han encontrado datos públicos para 2022, siendo los de 2022 los más actualizados. Población de Alcorcón en 2024: 173.625, según datos del INE. La población de la Comunidad Autónoma de Madrid en 2022: 6.743.254, según datos del INE. Población de España en 2022: 47.486.727, según datos del INE.

Gráfico de la evolución del volumen de la fracción orgánica en kg



Fuente: elaboración propia a partir de datos municipales

Complementariamente, ESMASA gestiona una red diversificada de servicios para facilitar el reciclaje:

- 2 puntos limpios fijos, accesibles a toda la ciudadanía.
- 14 puntos limpios móviles, distribuidos por los barrios.
- 33 minipuntos limpios para residuos de pequeño tamaño.
- Servicio gratuito de recogida de muebles y enseres bajo demanda.
- 85 contenedores de ropa y calzado, gestionados con HUMANA, con un volumen de 547 toneladas recogidas en 2023, posicionando a Alcorcón como líder nacional en reciclaje textil.
- Contenedores específicos para aceite vegetal usado y residuos biosanitarios.

La innovación tecnológica es un eje central de la estrategia. En 2021, ESMASA fue reconocida con la Escoba de Plata por su sistema de rutas optimizadas mediante algoritmos predictivos. Además, cuenta con la certificación ISO 9001 en todos sus servicios. La última encuesta ciudadana asigna a la recogida de residuos una valoración media de

7 sobre 10, destacando la buena percepción del servicio público y la utilidad de los puntos limpios. Sin embargo, la limpieza viaria, especialmente en lo relativo a excrementos de animales, continúa siendo un desafío, abordado mediante campañas específicas y un mapa de zonas críticas.

En cuanto a valorización de residuos, Alcorcón ha desplegado iniciativas pioneras como los fotobiorreactores de microalgas, instalados en cubiertas y mobiliario urbano. Esta tecnología permite la captación de CO₂, el tratamiento de aguas grises y la generación de biomasa, posteriormente utilizada como fertilizante natural o materia prima para usos industriales.

Además, se ha formalizado un acuerdo estratégico para implantar en Alcorcón una planta de reciclaje pionera a nivel europeo, ubicada en el polígono del Ventorro, dedicada al tratamiento de residuos voluminosos (colchones, textiles, sofás). En paralelo, el Ayuntamiento ha licitado la construcción de una planta municipal de tratamiento de orgánica, con capacidad para 8.000 toneladas anuales, que incorporará un laboratorio de productos derivados de residuos biodegradables.

Finalmente, el municipio ha aprobado el I Plan de Actuación sobre el Desperdicio Alimentario (2025-2028), centrado en los sectores de distribución, restauración y comercio minorista. Este plan promueve una economía circular alimentaria mediante campañas de sensibilización, medidas sectoriales y un distintivo municipal ("Alcorcón, ¡Para Comérselo!") que reconoce a los establecimientos comprometidos con la reducción del desperdicio.

Conclusiones participativas



Las percepciones recogidas en torno a los retos de la economía circular, la gestión sostenible de recursos y la transición energética son más limitadas en comparación con otros objetivos, algo que evidencia que se trata de ámbitos con menor presencia en la agenda ciudadana y social, más allá de cuestiones vinculadas a la limpieza y el mantenimiento cotidiano. Las asociaciones vecinales han puesto de manifiesto de forma reiterada problemas relacionados con la limpieza viaria, el estado de parques y jardines o la recogida de residuos, subrayando la necesidad de mejorar estos servicios para garantizar entornos más cuidados y saludables.

También se ha trasladado el rechazo social a la tasa de basuras, percibida como una medida injusta, especialmente cuando la ciudadanía no percibe un retorno claro en forma de mejoras del servicio o incentivos para la separación de residuos. Cabe señalar que esta tasa se fundamenta en el principio de “quien contamina paga”, recogido en la legislación nacional y en directivas europeas, que obligan a los municipios a cubrir los costes reales de la gestión de residuos. Esta percepción negativa plantea retos de legitimidad, sobre todo cuando no se acompaña de estrategias de comunicación, transparencia y corresponsabilidad que ayuden a reforzar su aceptación social.

Por otro lado, se recoge en algunas entidades una preocupación por el consumo hídrico y la eficiencia en el mantenimiento de zonas verdes, apuntando la oportunidad de fomentar especies adaptadas al clima y estrategias de riego sostenibles. Aunque no se han mencionado de forma directa aspectos como la gestión de biorresiduos o la vulnerabilidad de los acuíferos, sí aparece de manera transversal la necesidad de mantener y mejorar los espacios verdes urbanos como elementos fundamentales para el bienestar y la calidad ambiental, cuestión que conecta con la infraestructura verde y el papel que juegan en la adaptación climática y la regulación de recursos como el agua.

En cuanto a la transición energética, el tejido empresarial –representado en este caso por AEPA– ha señalado la relevancia de modernizar los polígonos industriales, considerando no solo su regeneración urbanística sino también su actualización tecnológica y ambiental, lo que ofrece un campo fértil para iniciativas de eficiencia energética y energías renovables. Sin embargo, en términos generales, no se han recogido aportaciones directas relacionadas con la promoción de comunidades energéticas o el autoconsumo, ni con la economía circular en el ámbito empresarial fuera de los polígonos, lo que revela un margen amplio para su impulso y sensibilización.

Así, el proceso participativo pone de manifiesto que los desafíos del OE4 se perciben principalmente desde la óptica de la gestión básica de residuos y la limpieza urbana, mientras los retos más estructurales vinculados a la eficiencia de los recursos, el cierre de ciclos y la transición energética requieren de una mayor visibilización y trabajo colectivo para traducirse en demandas sociales concretas y compartidas.

2.5. Movilidad sostenible





Objetivo Estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible

Objetivos Específicos:

5.1. Favorecer la ciudad de proximidad

5.2. Potenciar modos de transporte sostenibles

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D06	Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de suelo urbano (hab./ha)	58,97	4C	4C	1C
D07	Superficie de suelo urbano mixto discontinuo sobre suelo urbano mixto total (%)	15,33	2C	2C	3C
D08	Densidad de vivienda por superficie de suelo urbano (Viv/ha)	52,42	4C	4C	3C
D17A	Superficie de infraestructuras de transporte (ha)	203,33	4C	4C	2C
D17B	Superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%)	6,05	4C	4C	3C
D18A	Vehículos domiciliados cada 1000 habitantes.	498,61	1C	1C	1C
D18B	Porcentaje de Turismos (%)	79,92	4C	4C	3C
D18C	Porcentaje de Motocicletas (%)	6,94	1C	1C	4C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D22A	Índice de envejecimiento de la población (%)	22,60	4C	4C	4C
DST01	Densidad de viviendas previstas en las áreas de suelo de desarrollo (Viv/ha).	13,72	2C	3C	1C
DST05	Suelo en desarrollo de actividad económica respecto al suelo urbano (%)	11,99	4C	4C	2C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

La movilidad sostenible es una pieza clave en la transformación del modelo urbano contemporáneo. En Alcorcón, su localización metropolitana plantea retos específicos en la gestión del transporte y en la articulación del espacio urbano. Esta sección explora las principales dimensiones del sistema de movilidad local –desde la red de transporte y la conectividad hasta los desplazamientos cotidianos, la infraestructura peatonal y ciclista, y la señalética urbana– con el fin de identificar líneas de mejora hacia un sistema más funcional, accesible y coherente con los principios de sostenibilidad.

Indicadores descriptivos

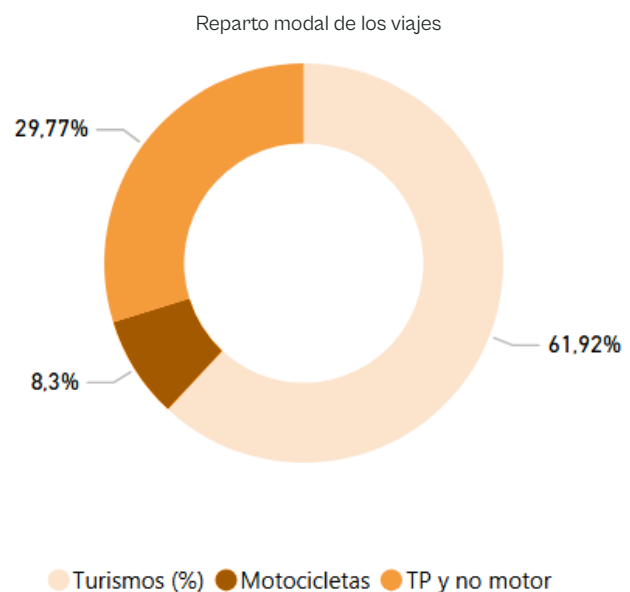
Los indicadores muestran un modelo urbano caracterizado por una elevada densidad residencial y de vivienda en relación con el suelo urbano existente. Esta compacidad estructural, en principio, representa una oportunidad para articular un sistema de transporte más eficiente, accesible y menos dependiente del vehículo privado, ya que las distancias funcionales tienden a ser más cortas y la prestación de servicios colectivos, como el transporte público, resulta más viable.

Sin embargo, esta ventaja potencial se ve matizada por la presencia de una proporción significativa de suelo urbano mixto discontinuo y por una elevada ocupación del término municipal por parte de infraestructuras de transporte, lo que puede introducir fragmentaciones en la conectividad interna y generar barreras para la movilidad activa.

En lo que respecta al parque móvil, se observa un nivel de motorización medio-alto, con casi 500 vehículos domiciliados por cada mil habitantes. Dentro de este parque, predomina de forma clara el turismo privado, que representa aproximadamente el 80 % del total de vehículos registrados. El porcentaje de motocicletas es muy reducido, inferior al 7 %, lo que limita la diversificación modal en desplazamientos individuales motorizados y concentra el uso en vehículos más intensivos en espacio y emisiones.

Esta configuración tiene una correspondencia directa con el reparto modal de los viajes: según los datos disponibles, el 61,92 % de los desplazamientos se realizan en turismos, mientras que apenas el 8,3 % corresponde a motocicletas. Por el contrario, el conjunto de modos colectivos y no motorizados apenas alcanza el 29,77 %, una cifra claramente insuficiente para sostener un modelo de movilidad sostenible a medio plazo. Esta distribución modal refuerza el protagonismo del vehículo privado y pone de manifiesto la debilidad estructural del sistema en cuanto a alternativas reales al coche, especialmente en trayectos intermunicipales o hacia zonas de actividad económica.

Estos datos confirman la necesidad de desarrollar estrategias integrales que impulsen un reparto modal más equilibrado, favorezcan la movilidad activa y colectiva, y reduzcan los impactos derivados del tráfico motorizado en términos de emisiones, ocupación del espacio y calidad del entorno urbano.



Fuente: Agenda Urbana Española 2024



Transporte público e intermodalidad

Cercanías Renfe

La red de transporte público constituye uno de los principales ejes estructurantes del sistema de movilidad metropolitana, articulando la ciudad con el conjunto de la región. En este contexto, el tren de Cercanías de RENFE desempeña un papel central como columna vertebral del transporte regional, facilitando los desplazamientos cotidianos entre núcleos urbanos. Sin embargo, la estructura radial del sistema –centrada en la conexión con la capital– presenta limitaciones importantes en cuanto a la conectividad transversal con otros municipios del entorno.

La línea C-5 del núcleo de Cercanías Madrid, que conecta Humanes con Móstoles El Soto, atraviesa el municipio con tres estaciones: San José de Valderas, Alcorcón Central y Las Retamas. Esta línea ofrece un servicio de alta frecuencia, con intervalos que oscilan entre los 3 minutos en hora punta y hasta 15-20 minutos en horario nocturno, lo que garantiza una buena accesibilidad a los nodos centrales de la metrópoli.

No obstante, el trazado ferroviario actúa también como una barrera física dentro del propio tejido urbano, especialmente en zonas densamente edificadas. En áreas como el entorno hospitalario o la calle Sahagún, se han identificado afecciones acústicas que superan los umbrales legales, afectando directamente a la calidad ambiental de las viviendas próximas. Esta fragmentación urbana genera disfunciones en la conectividad interna y dificulta la movilidad activa entre barrios.

En términos de demanda, la estación de Alcorcón Central sigue siendo la más

utilizada, aunque ha experimentado un descenso progresivo en el volumen de usuarios. Las Retamas mantiene una utilización estable, mientras que San José de Valderas ha sufrido una notable pérdida de viajeros en los últimos años. Esta evolución desigual refleja transformaciones en los patrones de movilidad.

A estas limitaciones se suma la ya mencionada debilidad del sistema en términos de conexión transversal. La red de Cercanías, diseñada prioritariamente para canalizar flujos hacia Madrid, no responde adecuadamente a los desplazamientos intermunicipales entre localidades del entorno inmediato, lo que incrementa los tiempos de viaje, eleva los costes de desplazamiento y refuerza la dependencia del vehículo privado en trayectos de proximidad.

Metro y metro ligero

La red de Metro de Madrid constituye una de las principales infraestructuras de transporte público en el municipio, articulando la movilidad interna y su conexión con la metrópoli. Alcorcón cuenta con dos líneas que atraviesan su territorio: la línea 10, con paradas en Joaquín Vilumbrales y Puerta del Sur; y la línea 12 (MetroSur), con cuatro estaciones adicionales: Parque Lisboa, Alcorcón Central, Parque Oeste y la ya mencionada Puerta del Sur. Esta red ofrece una cobertura eficiente del centro y del oeste del municipio, con frecuencias elevadas –en torno a los 3 minutos en hora punta– que se reducen progresivamente en horario nocturno, alcanzando intervalos de hasta 10-15 minutos a partir de las 22:00 horas.

En términos de accesibilidad, las estaciones presentan condiciones adecuadas para el tránsito peatonal y para personas con movilidad reducida. La presencia de ascensores, señalética clara y espacios comunes en buen estado facilita una experiencia de viaje funcional. No obstante, se han registrado incidencias ocasionales en escaleras mecánicas, que pueden afectar puntualmente la accesibilidad y la eficiencia del sistema. Las estaciones con mayor volumen de pasajeros son Puerta del Sur –clave por su conexión con la línea 10– y Alcorcón Central, que funciona como nodo intermodal estratégico en el sistema de transporte del municipio.

Por su parte, la línea ML3 del Metro Ligero (Colonia Jardín – Puerta de Boadilla) atraviesa el norte del término municipal, con dos estaciones ubicadas en Montepíncipe y Ventorro del Cano. Este trazado mejora la accesibilidad de zonas tradicionalmente más aisladas del núcleo urbano, como urbanizaciones residenciales y áreas de actividad económica del norte. Aunque su uso

es significativamente menor en comparación con el metro convencional, el metro ligero representa una alternativa de transporte estratégico para ciertos colectivos, especialmente trabajadores y usuarios de equipamientos sanitarios o educativos de escala supramunicipal.

Sin embargo, su potencial como infraestructura intermodal aún no se encuentra plenamente desarrollado. La baja frecuencia del servicio y su escasa integración funcional con el resto de la red de transporte público limitan su competitividad como modo de transporte urbano eficiente, especialmente en comparación con otras opciones del sistema metropolitano.

En este contexto, el Ayuntamiento ha propuesto al Consorcio Regional de Transportes la ampliación de la Línea 10 del Metro hasta el Ensanche Sur, con nuevas estaciones en Recinto Ferial, La Ribota y Ensanche Sur, como respuesta a los déficits de movilidad en barrios periféricos como Fuente Cisneros o Campodón. Aunque la iniciativa cuenta con respaldo político local, aún no existe un proyecto ejecutivo ni un calendario definido para su ejecución.

Metro Ligero



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón



Autobús urbano e interurbano

Alcorcón dispone de una red de autobuses amplia y diversa, compuesta por 3 líneas urbanas, 26 interurbanas y 4 nocturnas. Esta infraestructura constituye uno de los pilares de la movilidad cotidiana, especialmente en los desplazamientos de media distancia. No obstante, la configuración de la red mantiene un marcado sesgo radial orientado hacia la ciudad de Madrid y escasa articulación del transporte intermunicipal entre localidades del sur: 9 líneas conectan directamente con la capital – todas, salvo la 514, superan el millón de viajeros anuales –, mientras que ninguna de las 6 líneas que enlazan con municipios del entorno alcanza este volumen de demanda.

En el ámbito interno, las líneas urbanas presentan limitaciones operativas. La frecuencia de paso es baja: la línea 1 (Polvoranca – Fuente Cisneros) tiene un intervalo de 30 minutos, mientras que la línea 2 (Ondarreta – Prado de Santo Domingo) opera cada 15. Esta frecuencia puede resultar insuficiente para absorber la demanda en determinadas franjas horarias y dificulta la integración con otros modos de transporte.

Aunque la cobertura espacial del sistema es razonable, persisten obstáculos que afectan a la accesibilidad efectiva, especialmente para personas con movilidad reducida. En muchas paradas, el acceso está condicionado por mobiliario urbano mal ubicado, aceras estrechas o vehículos estacionados indebidamente, lo que compromete la equidad y funcionalidad del servicio.

Las auditorías realizadas en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) constataron en su momento que, si bien las estaciones de metro y metro ligero ofrecen condiciones adecuadas de accesibilidad peatonal, subsisten deficiencias significativas en algunos nodos del sistema.

También se identifican carencias importantes en zonas industriales. En el Polígono de Industrias Especiales, la red de autobuses no cuenta con suficientes paradas para garantizar una cobertura adecuada, dificultando el acceso de trabajadores y clientes. La situación es aún más limitada en el Polígono de Ventorro del Cano, donde no existe conexión directa con el núcleo urbano mediante transporte público, y las paradas actuales se encuentran alejadas de los principales accesos. Además, esta área depende exclusivamente de la M-501 como vía de entrada y salida, sin enlaces directos con otras infraestructuras metropolitanas clave como la M-40, lo que reduce su integración funcional y frena su desarrollo económico y logístico.

En respuesta a estas limitaciones, el Ayuntamiento ha impulsado mejoras tecnológicas en la gestión del tráfico y la priorización del transporte público, en el marco de la Red Innpulso. Entre las medidas implantadas destacan 58 semáforos inteligentes, sensores de paso preferente para autobuses, cámaras de tráfico y cámaras LPR para el control de infracciones. Estas actuaciones buscan reforzar la seguridad vial, reducir los tiempos de espera y optimizar la eficiencia operativa del sistema.

Por último, el servicio de taxi mantiene estándares similares a los del área metropolitana de Madrid, con una cobertura y tiempos de respuesta adecuados. Sin embargo, el PMUS advierte sobre la insuficiencia de paradas disponibles dentro del término municipal, lo que limita su funcionalidad como complemento al transporte público colectivo.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

----- Limite

Carreteras

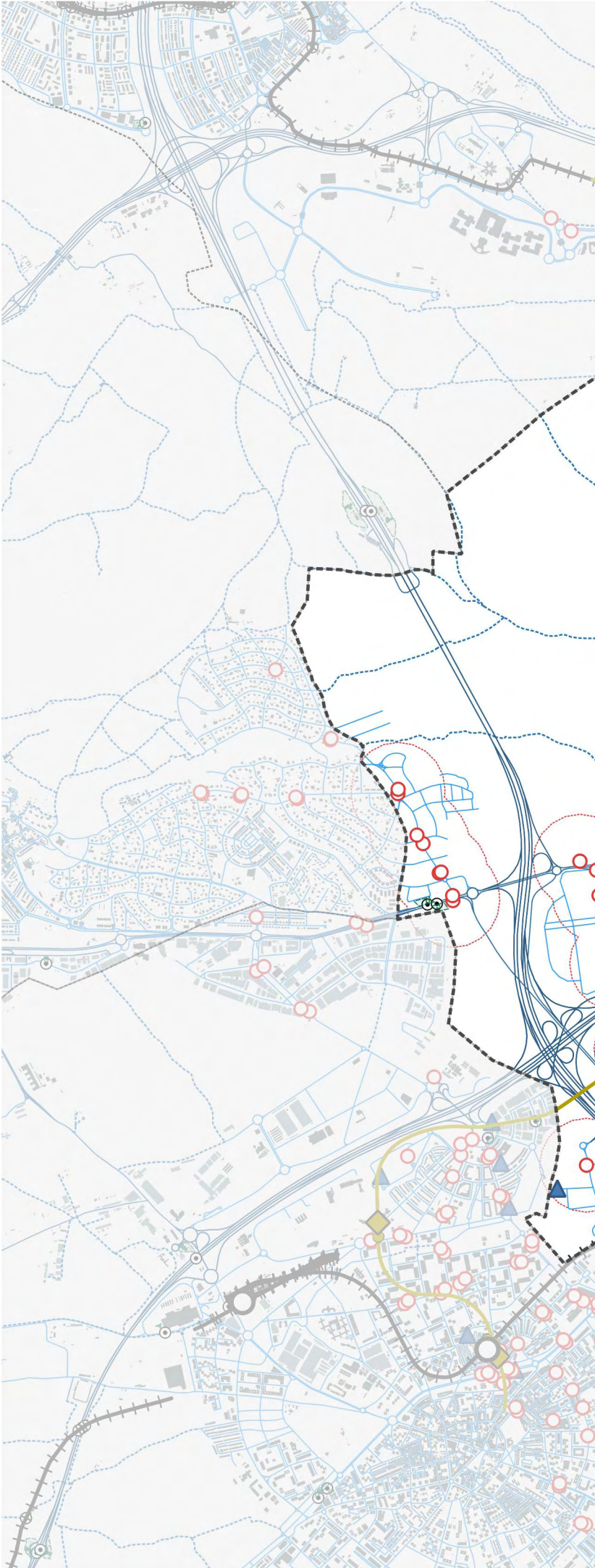
- Autopista
- Autovía
- Camino
- Carretera convencional
- Carril bici
- Senda
- Urbano
- EJES

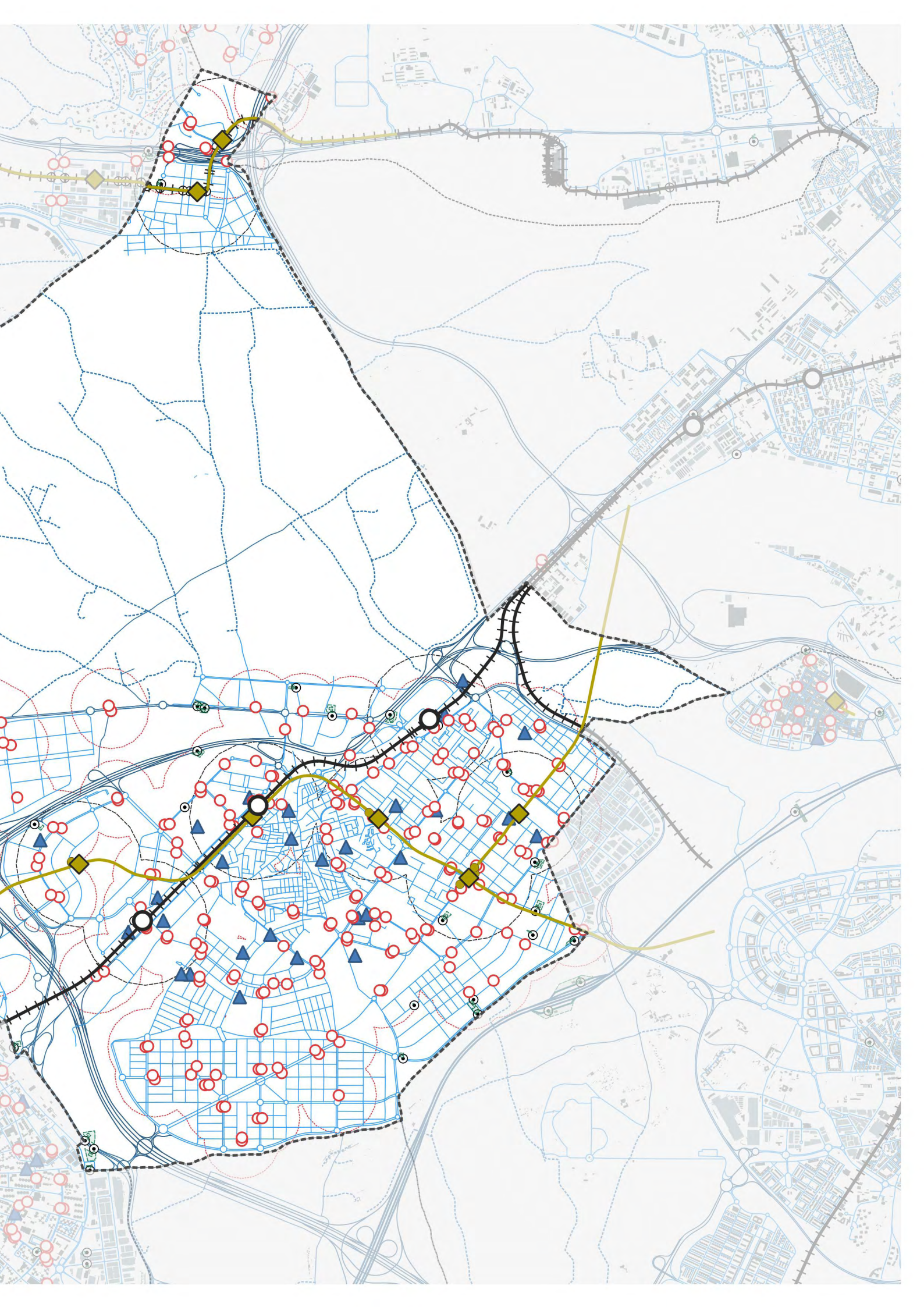
----- Limite

- Nodo Carretera
- Gasolinera
- Estación FFCC
- Línea FFCC
- Estación Metro
- Bocas Metro
- Línea Metro
- Paradas Autobús

Cobertura transporte

- Autobús
- Metro y Cercanías





Plan de movilidad urbana sostenible de Alcorcón

El municipio de Alcorcón cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) aprobado en el año 2015, cuyo objetivo principal es mejorar la calidad de vida de la población residente, trabajadora y visitante mediante una gestión más racional, coordinada y equilibrada de los diferentes modos de transporte. Este instrumento de planificación se enmarca dentro de una visión integral de sostenibilidad urbana, estructurada en torno a tres ejes fundamentales: la eficiencia económica, la cohesión social y la protección ambiental.

Uno de los pilares estratégicos del PMUS es el impulso de los modos de transporte sostenibles, como la movilidad peatonal, el uso de la bicicleta y el transporte público colectivo. Estas alternativas se presentan como herramientas clave para reducir la dependencia del vehículo privado, disminuir las emisiones contaminantes y mitigar los efectos negativos del tráfico rodado, tanto sobre la salud como sobre la calidad del espacio urbano. En línea con estos objetivos, el plan contempla la implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) que abarque el conjunto del término municipal, alineándose así con las políticas climáticas europeas y estatales.

Pese a su valor como diagnóstico inicial y como guía estratégica de intervención, el PMUS de Alcorcón presenta actualmente limitaciones derivadas del paso del tiempo. Al haber sido aprobado hace más de una década, algunos de sus datos de base han quedado obsoletos y muchas de sus propuestas requieren una revisión técnica que las adecúe al contexto actual, marcado por nuevas normativas, transformaciones tecnológicas y cambios en los patrones de

movilidad. No obstante, el plan sigue vigente como marco de referencia municipal en materia de movilidad urbana.

En paralelo al PMUS, cabe destacar que el único Plan de Transporte al Trabajo elaborado hasta la fecha fue redactado en 2010 con un enfoque específico en el polígono industrial de Urtinsa. Dicho documento incluía 28 medidas orientadas a mejorar la movilidad laboral en esta zona productiva, abarcando desde mejoras en el transporte colectivo hasta incentivos para el uso compartido del vehículo. Sin embargo, estas medidas no llegaron a implementarse, lo que pone de relieve la necesidad de reactivar este tipo de herramientas sectoriales e integrarlas dentro de una estrategia de movilidad más amplia, inclusiva y territorialmente equilibrada.

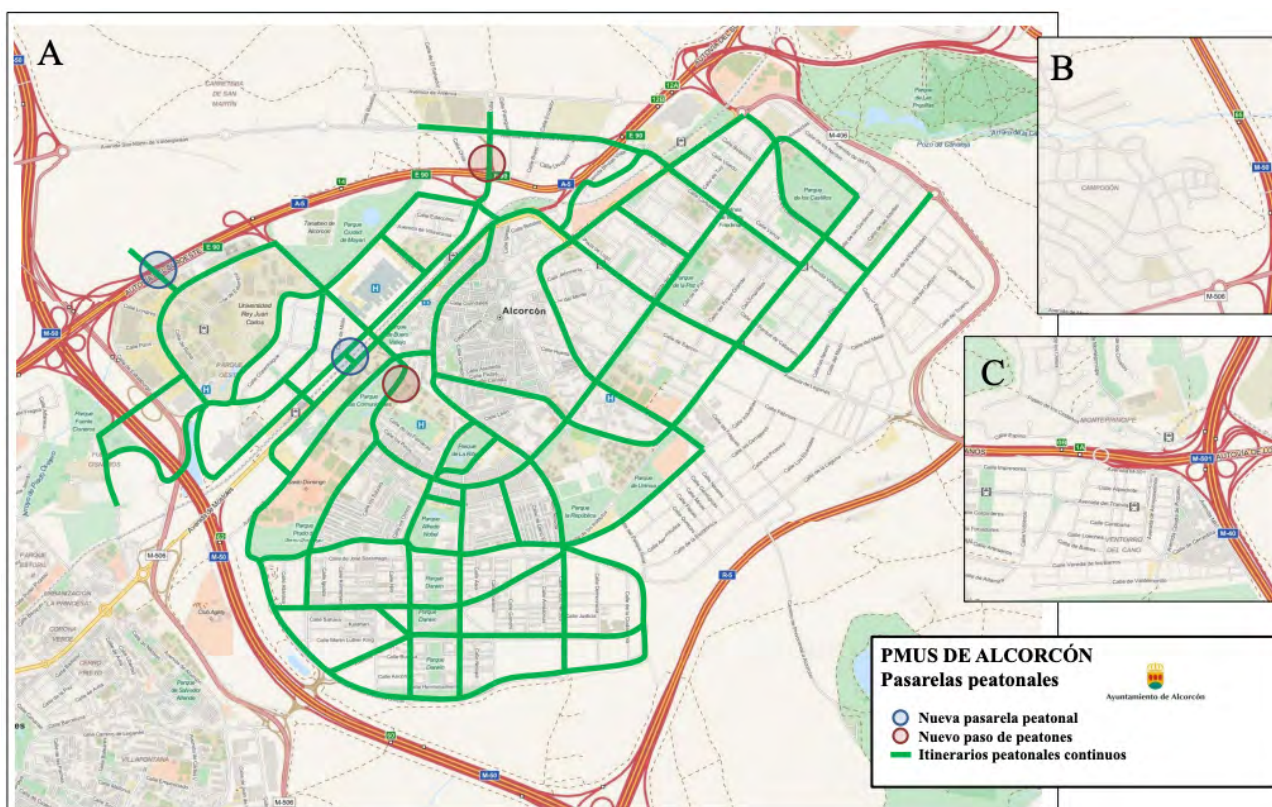


Diagnóstico de la movilidad del plan

El diagnóstico incluido en el PMUS identifica una serie de **características estructurales del sistema de movilidad local**, que condicionan tanto su funcionamiento como su capacidad de transformación:

- **Complejidad del contexto metropolitano**, con flujos de desplazamiento múltiples y no unidireccionales, motivados por trabajo, estudios o servicios. Aunque un número significativo de residentes vive a menos de 2 km de su lugar de trabajo, factores como la inseguridad vial o la escasa adecuación del entorno desincentivan el uso de modos activos como la marcha o la bicicleta.
- **Elevada intensidad de tráfico** en el interior del municipio, especialmente en vías como la calle Argentina o la avenida del Alcalde José Aranda, donde se superan los 25.000 vehículos diarios. Estas arterias experimentan frecuentes episodios de congestión, sobre todo en los accesos a centros comerciales y cruces infraestructurales, con el consiguiente impacto en la fluidez del tránsito y la calidad del aire.
- **Alta presión sobre el aparcamiento**, derivada tanto de la densidad residencial como de la concentración de usos comerciales e industriales. Aunque alrededor de 52.000 residentes disponen de plaza de garaje, su distribución es muy desigual: en zonas como el Distrito

Propuesta de continuidades peatonales



Fuente: Plan Movilidad Urbana Sostenible

Líneas estratégicas del PMUS

3, menos del 10 % de la población cuenta con una plaza propia. Además, existen 37 aparcamientos en régimen de concesión, que suman 11.025 plazas, muchas de las cuales están infrautilizadas debido a su localización, falta de accesibilidad o coste.

- **Buena dotación de transporte público, con una red consolidada y de calidad** que conecta Alcorcón con Madrid y otros municipios: (1) Metro: L10 (2 paradas) y L12 (4 paradas) con intervalos de 3 minutos en hora punta; (2) Metro ligero ML3: conecta Colonia Jardín con Puerta de Boadilla, con 2 paradas en Alcorcón (incluido el P.I. Ventorro del Cano); (3) Cercanías C-5: tres estaciones (San José de Valderas, Alcorcón Central, Las Retamas); y (4) Autobuses: 2 líneas urbanas y 15 interurbanas (9 con Madrid y 6 con municipios cercanos). También hay 4 líneas nocturnas con conexión a Príncipe Pío.
- **Infraestructura ciclista débil y discontinua**, con 22 km de vías ciclistas fragmentadas que no configuran una red estructurada ni jerarquizada. La falta de continuidad, la escasa segregación respecto a peatones y vehículos, y los diseños poco funcionales limitan el uso habitual de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcorcón define un conjunto integral de actuaciones orientadas a transformar el modelo de movilidad municipal hacia parámetros más sostenibles, eficientes y equitativos. Estas medidas se organizan en torno a 12 líneas estratégicas que abordan tanto la movilidad cotidiana como la planificación urbana, la gestión ambiental y la gobernanza. A continuación se detallan sus principales contenidos:

1. Ordenanza de Movilidad y Circulación

Se plantea la necesidad de actualizar y unificar el marco normativo municipal en materia de circulación, estacionamiento, accesibilidad y seguridad vial. Esta ordenanza permitiría adaptar la regulación local a los nuevos retos de la movilidad sostenible, facilitar la gestión del espacio público y dotar de coherencia jurídica al resto de medidas del plan.

2. Circulación y red viaria

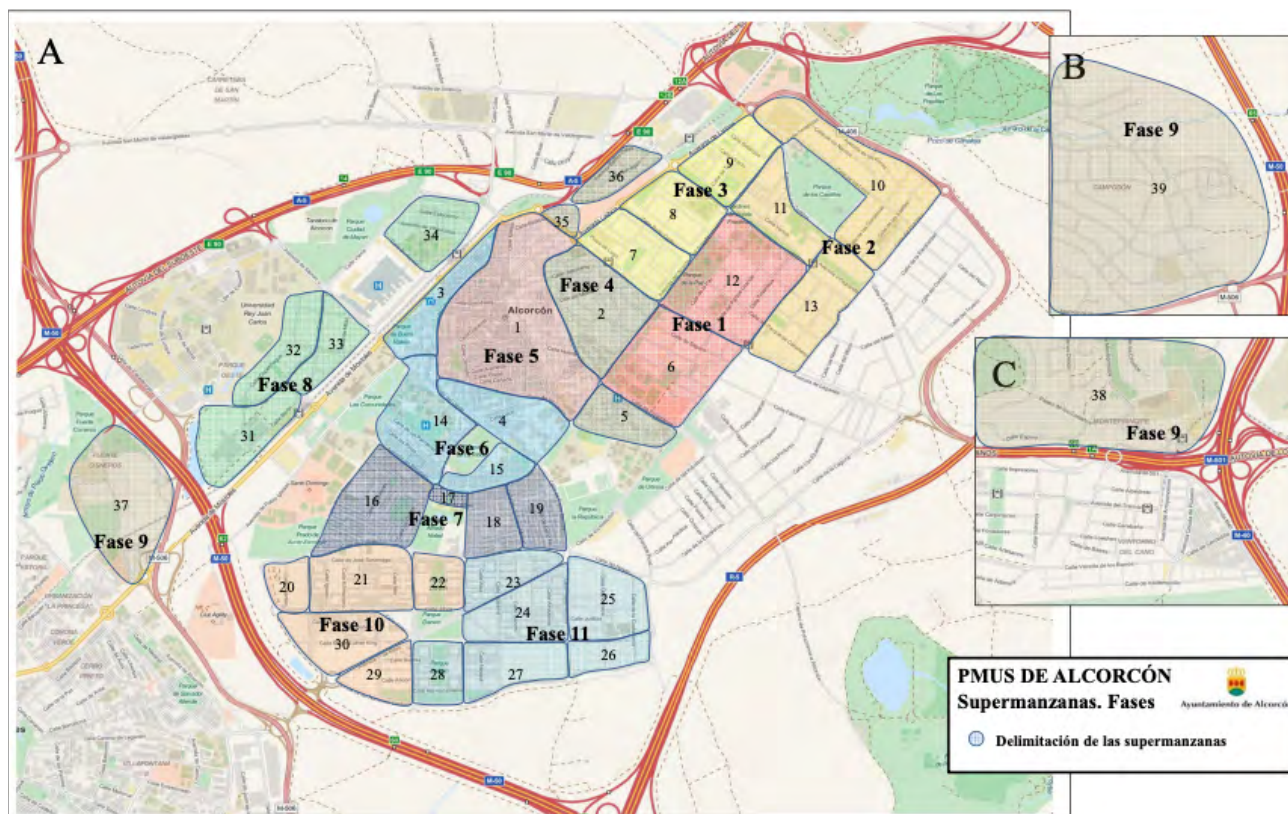
Incluye actuaciones prioritarias para la mejora de la conectividad y la fluidez del tráfico. Destacan propuestas como la creación de un nuevo acceso desde la R-5, el acondicionamiento del puente de Atenas o la construcción de un paso subterráneo en la calle Pablo Iglesias. Asimismo, se contempla un plan integral de semaforización y señalización orientado a optimizar la seguridad vial y reducir los tiempos de desplazamiento.

3. Estacionamiento

Esta línea busca racionalizar el uso del espacio destinado al aparcamiento mediante diversas estrategias:



Propuesta de supermanzanas



Fuente: Plan Movilidad Urbana Sostenible

implantación de plazas inteligentes, diseño de nuevas zonas específicas para motocicletas y reaprovechamiento de plazas infrautilizadas, como las existentes en promociones públicas de vivienda. Se apunta también a una redistribución más equitativa del estacionamiento en superficie.

4. Transporte público

Se prevé una reorganización de la red de autobuses urbanos con la creación de una nueva línea (L3) y ajustes en las líneas existentes (L1, L2 y 516), así como mejoras en las condiciones de las paradas. Además, se propone realizar estudios para la implantación de intercambiadores modales que faciliten la interconexión entre distintos medios de transporte.

5. Movilidad peatonal y ciclista

El PMUS apuesta por una red de itinerarios peatonales continuos y seguros, incluyendo la construcción de

nuevas pasarelas para sortear barreras físicas. En el ámbito ciclista, contempla la implantación de ciclocarriles en calzada, la dotación de 211 aparcabicis y la realización de campañas de sensibilización dirigidas a fomentar el uso de la bicicleta y reducir los conflictos con los peatones.

6. Gestión inteligente de la movilidad

Se impulsan soluciones basadas en tecnología para una movilidad más eficiente, como el fomento del carsharing, la implantación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos, la promoción de plataformas digitales de movilidad y el desarrollo de sistemas inteligentes para la gestión dinámica del estacionamiento.

7. Distribución urbana de mercancías

Se propone una reordenación de la logística urbana mediante la delimitación de zonas específicas y horarios regulados para la carga y descarga, el uso de

tecnologías como el sistema RFID, y la incorporación de vehículos de reparto no contaminantes (como bicicletas de carga o vehículos eléctricos ligeros tipo Twizzy Cargo). También se estudia la viabilidad de crear centros logísticos urbanos para reparto de última milla.

8. Movilidad y urbanismo

Una de las medidas más innovadoras es la creación de 39 supermanzanas distribuidas por el municipio. Estas permitirán pacificar el tráfico, reducir la velocidad de circulación y liberar espacio para usos peatonales, zonas verdes, y actividades vecinales, reconfigurando el espacio público desde una perspectiva integradora y saludable.

9. Accesibilidad universal

Se proyecta la eliminación progresiva de barreras arquitectónicas en el espacio público, la instalación de semáforos accesibles para personas con discapacidad visual o auditiva, la adecuación del número de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida (PMR) y la revisión completa de la señalética urbana para garantizar la orientación inclusiva.

10. Seguridad vial

Esta línea incluye el diseño de un plan específico de seguridad vial con múltiples medidas: pasos de peatones sobreelevados, sistemas de control de velocidad, rediseño de tramos peligrosos, campañas educativas sobre movilidad segura y la puesta en marcha de un centro municipal de control del tráfico

11. Calidad ambiental y eficiencia energética

Para avanzar hacia una movilidad descarbonizada, se contempla la renovación de la flota municipal con vehículos eléctricos o de bajas emisiones, la instalación de puntos de recarga, la peatonalización progresiva de determinadas calles, y el establecimiento de normativas específicas para el uso de vehículos de autoescuelas.

12. Grandes centros atractores

Se prevé la elaboración de Planes de Movilidad Específicos para centros educativos, empresariales y nodos de atracción, con medidas adaptadas a sus flujos y necesidades particulares. Se incluye también el fomento de caminos escolares seguros y la reactivación del Plan de Movilidad del Polígono Urtinsa como referente para mejorar la movilidad laboral.



Transporte contaminante y políticas de disuasión

Uso del vehículo privado

La movilidad en Alcorcón se encuentra fuertemente condicionada por la elevada presencia del vehículo privado como modo principal de desplazamiento. En 2014, el municipio registraba un total de 88.282 vehículos (518 por cada 1.000 habitantes); en 2024 esta cifra asciende a 817,5 vehículos por cada 1.000 habitantes, lo que supone una motorización muy alta: prácticamente un coche por cada dos personas. Además, el 65 % de los vehículos se utilizan con un solo ocupante, patrón característico en municipios metropolitanos donde el urbanismo disperso y la oferta comercial periférica refuerzan el uso cotidiano del coche.

Este modelo tiene importantes impactos sobre la estructura urbana y la sostenibilidad ambiental, ya que la ciudad se encuentra rodeada por grandes infraestructuras viarias (A-5, M-50, M-506, R-5, M-406), que

fragmentan el territorio, crean barreras para la movilidad activa y refuerzan un urbanismo centrado en el acceso rodado.

Uno de los focos más críticos del impacto del vehículo privado se localiza en los polígonos industriales terciarizados, donde la intensificación del uso comercial ha superado la capacidad de las infraestructuras inicialmente pensadas para logística. Esto genera colapsos, conflictos entre vehículos pesados y ligeros, y una gran presión sobre los aparcamientos.

Es el caso del Polígono de Industrias Especiales, donde el viario resulta claramente insuficiente para el patrón de movilidad actual. En paralelo, la debilidad del comercio de proximidad contribuye a mantener la dependencia del coche para realizar compras o acceder a servicios básicos, con un impacto negativo en población sin carnet o personas mayores.



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

Tráfico y contaminación

A nivel interno, se constata una distribución muy desigual de las cargas de tráfico. Algunas vías, como la M-406, superan los 35.000 vehículos diarios, mientras que otras, como José Saramago o la calle Liebres, apenas alcanzan los 3.500 y 100 vehículos diarios, respectivamente. Esta desigualdad genera congestión puntual en horas punta y en torno a nodos comerciales clave.

La alta intensidad del tráfico rodado repercute directamente en la calidad ambiental. Según el Plan Local de Calidad del Aire, el transporte es responsable del 71 % de las emisiones contaminantes. Aunque en términos relativos Alcorcón presenta menores niveles de contaminación que otros municipios de la Comunidad de Madrid, la concentración de emisiones en zonas

residenciales densas tiene un efecto directo sobre la salud de la población.

La contaminación acústica también representa un problema relevante: el mapa estratégico de ruido identifica como principales focos la A-5, la M-50 y las vías urbanas con alta densidad de tráfico, siendo el tráfico nocturno especialmente perjudicial en entornos residenciales.

A esto se suman problemas de seguridad vial, especialmente en áreas industriales y comerciales. La rotonda de acceso a Tres Aguas, en el Polígono de Industrias Especiales, presenta colapsos frecuentes y carece de condiciones adecuadas para el cruce de peatones. También se han detectado puntos conflictivos en la intersección de la calle



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón



Aparcamiento

Argentina con la avenida San Martín de Valdeiglesias y la calle N5, así como en los cruces de las calles Fábricas e Industrias.

La siniestralidad sigue siendo una cuestión prioritaria. En 2013 se registraron 851 accidentes, con una tendencia oscilante desde 2008 e incluyendo 61 atropellos y un fallecido por atropello anual. Esta situación subraya la necesidad de mejorar el diseño viario, implementar medidas de calmado del tráfico y proteger a los usuarios vulnerables.

La alta motorización ha provocado una situación crítica en la gestión del aparcamiento. Aunque se estima que unos 52.000 residentes disponen de plaza de garaje, esta dotación está desigualmente distribuida: en el Distrito 3, menos del 10 % de los hogares cuenta con plaza propia. Esta carencia genera una gran presión sobre el espacio público, sobre todo en barrios antiguos como el casco urbano o San José de Valderas, donde las edificaciones carecen de garaje y la densidad residencial limita la reorganización del estacionamiento en superficie.

El municipio cuenta con 37 aparcamientos en régimen de concesión administrativa, que suman un total de 11.025 plazas. Sin embargo, solo dos funcionan en régimen de rotación; el resto están destinadas a cesión de uso. Buena parte de esta dotación fue construida por EMGIASA, que desarrolló 21 aparcamientos fuera del Ensanche Sur. No obstante, 7.800 de estas plazas están vacías, a las que se suman otras 670 plazas sin uso en el Ensanche Sur. La situación de liquidación de EMGIASA ha impedido una planificación eficaz de este recurso, dejando fuera del sistema de movilidad una infraestructura estratégica.

En superficie, la gestión presenta importantes deficiencias: existen unos 2.300 vados correctamente señalizados, pero también un número indeterminado de vados irregulares, especialmente en zonas unifamiliares. La ocupación indebida del viario –en doble fila, pasos de peatones o accesos a equipamientos– se ha normalizado en varios puntos del municipio, al igual que la saturación crítica en las inmediaciones de estaciones de transporte público, centros educativos, sanitarios y zonas comerciales.



Medidas para enfrentar los problemas

La transición hacia una movilidad más limpia constituye uno de los ejes estratégicos del Ayuntamiento de Alcorcón, en línea con los compromisos europeos de descarbonización y mejora de la calidad del aire. En este marco, el municipio ha formalizado su adhesión al convenio entre la Comunidad de Madrid e IBIL, orientado al fomento del vehículo eléctrico en flotas públicas y privadas. Este acuerdo permite el despliegue de una red de puntos de recarga en el espacio público, alimentados con energía 100 % renovable, así como la incorporación progresiva de vehículos eléctricos a la flota municipal, incluyendo vehículos de limpieza y patrullas policiales. Este avance, aunque significativo, todavía presenta un impacto limitado frente a la magnitud del problema estructural de motorización del municipio.

La implantación progresiva de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) representa otra de las medidas centrales en esta transición. Desde 2024, Alcorcón ha comenzado a establecer ZBE en áreas sensibles como entornos escolares y zonas de alta densidad residencial, en cumplimiento con la Ley de Cambio Climático. Estas zonas restringen el acceso a vehículos con etiqueta ambiental "A", priorizando la circulación de modos menos contaminantes. Su implementación se apoya en un sistema de cámaras de control, con una fase inicial informativa y sin sanciones, para facilitar la adaptación progresiva de la ciudadanía. A medio plazo, se prevé su ampliación a otras zonas del municipio.

La estrategia municipal también contempla la activación y puesta en valor de los aparcamientos disuasorios como

herramienta clave para reducir el uso del coche en el interior del casco urbano. Estos aparcamientos, situados cerca de estaciones de metro o cercanías, están pensados como nodos intermodales que permiten combinar el vehículo privado con el transporte público. Sin embargo, su eficacia depende de una señalización clara, buena iluminación, seguridad y, sobre todo, una frecuencia suficiente del transporte público. En paralelo, el Ayuntamiento busca resolver la infrautilización de plazas en aparcamientos construidos por EMGIASA –muchos de ellos actualmente vacíos o infrautilizados–, a través de planes de activación y cesión regulada.

En cuanto al transporte público y la movilidad activa, se prevé reforzar su papel estructurante con una mejora de las frecuencias, accesibilidad universal y mejor conexión entre barrios. También se están desarrollando infraestructuras complementarias como ciclocarriles, aparcabicis y pasos peatonales seguros. Estas actuaciones, sumadas a campañas de sensibilización, buscan fomentar hábitos de movilidad más sostenibles, especialmente entre los grupos jóvenes y la población activa.

Por último, el Ayuntamiento plantea una revisión del sistema de fiscalidad urbana para hacerlo más coherente con los objetivos climáticos. Entre las medidas propuestas destacan la priorización de residentes con etiqueta ambiental en la asignación de plazas de aparcamiento, incentivos fiscales para la compra de vehículos eléctricos o bicicletas, y la integración tarifaria de servicios de movilidad compartida. Esta estrategia fiscal



se entiende como una palanca para modificar comportamientos, reducir la congestión y reforzar la equidad en el acceso a la movilidad.

En conjunto, estas líneas de actuación conforman un enfoque integrado que busca reducir la dependencia del coche privado y avanzar hacia una ciudad más saludable, eficiente y resiliente. Para ello, es necesario combinar medidas tecnológicas (como el vehículo eléctrico), regulatorias (ZBE y fiscalidad), espaciales (aparcamientos

disuasorios y redes intermodales) y culturales (cambio de hábitos y sensibilización). Solo una estrategia de movilidad que actúe de forma simultánea sobre estos frentes podrá garantizar una transformación efectiva del sistema de transporte urbano de Alcorcón.

Aparcamiento disuasorio estación Metro Parque de Lisboa



Movilidad no motorizada

Red peatonal

La red peatonal de Alcorcón abarca una superficie extensa, incluyendo espacios relevantes como bulevares, parques urbanos y zonas ajardinadas. No obstante, la calidad y funcionalidad de esta red varía según el área.

La zona centro, casco histórico y su entorno inmediato, dispone de una red consolidada con pasos de peatones bien ubicados, rebajes adecuados y señalización aceptable. Sin embargo, también es el área con mayor presencia de obstáculos físicos –como postes, papeleras, contenedores o vegetación mal gestionada– que dificultan la circulación fluida y segura, especialmente para personas con movilidad reducida o cochecitos.

En el Ensanche Sur y áreas periféricas, la red peatonal presenta mejores condiciones de accesibilidad: las aceras son amplias, la visibilidad es adecuada y existen menos interferencias en tránsito. La señalización horizontal, sin embargo, muestra un deterioro progresivo. Estas zonas carecen también de elementos que mejoren el confort del recorrido, como bancos o zonas de sombra, lo que penaliza la experiencia peatonal en jornadas calurosas o para usuarios mayores.

La zona este del municipio, caracterizada por una combinación de bulevares, parques y áreas residenciales, ofrece condiciones dispares. Aunque muchas calles tienen suficiente anchura y buena visibilidad, los pasos de peatones presentan deficiencias importantes en su mantenimiento, con pintura desgastada y señalización escasa. La presencia de mobiliario urbano mal ubicado o de elementos visuales que entorpecen el paso es frecuente, comprometiendo tanto la seguridad como el confort.

En definitiva, se hace necesario diseñar itinerarios accesibles, que faciliten el desplazamiento de personas mayores y personas con niños, hacia las dotaciones que utilizan habitualmente, al igual que se ha hecho con caminos escolares. Asimismo, resulta fundamental estudiar sus necesidades específicas en relación con la presencia de bancos, fuentes, servicios públicos y otros elementos que favorezcan su autonomía y bienestar en el espacio urbano.

Calles peatonales Zona Centro



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón



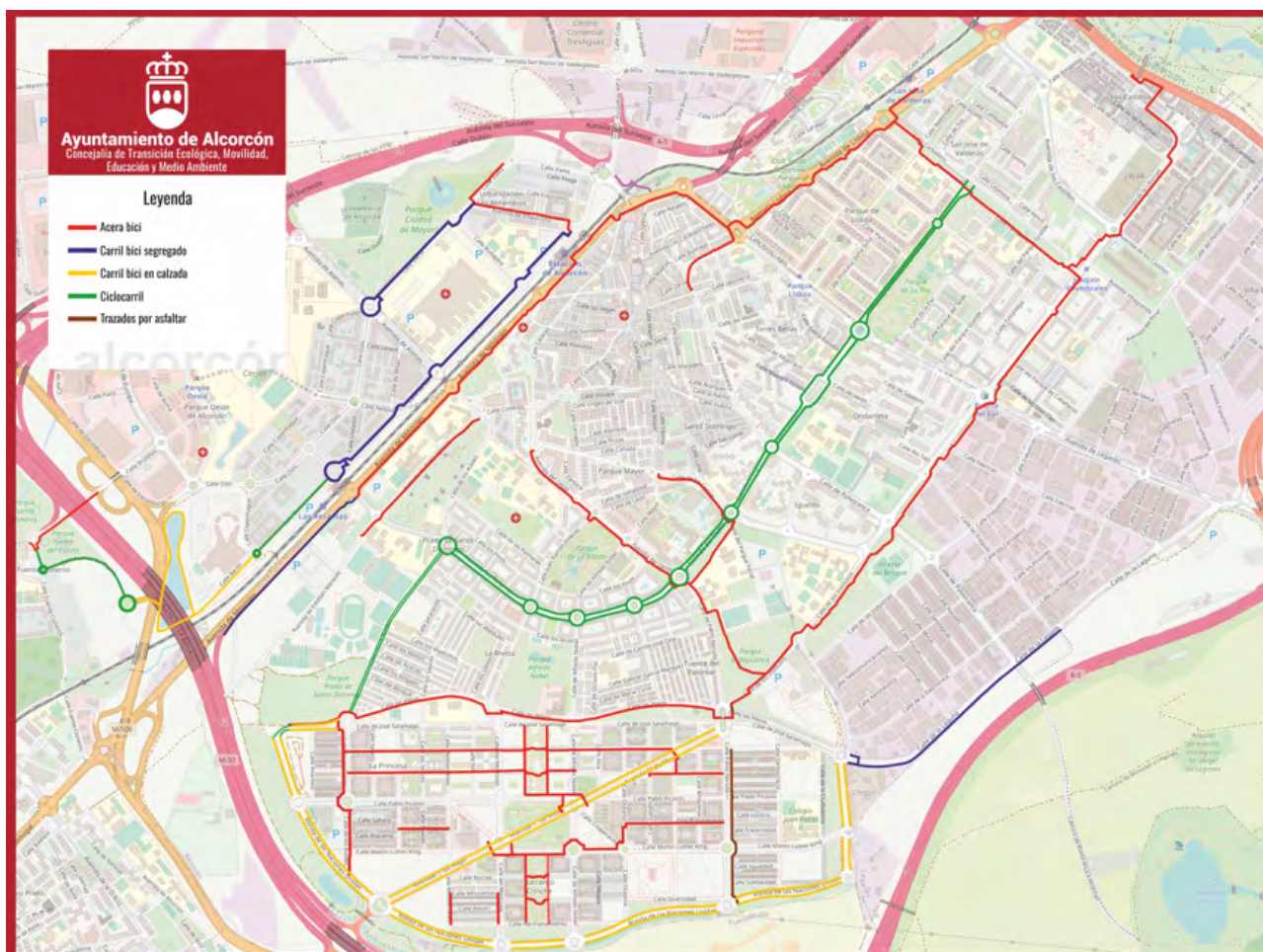
Red ciclista

La red ciclista actual en Alcorcón resulta claramente insuficiente para responder a la demanda potencial y consolidarse como una alternativa estructural dentro del sistema de transporte sostenible. El municipio dispone de 22 kilómetros de carriles bici, pero estos se presentan de forma dispersa, sin continuidad ni jerarquía funcional. Esta falta de conexión y estructura genera incertidumbre entre los usuarios y limita la eficacia del sistema. Aunque algunos tramos, especialmente en zonas centrales, ofrecen buena visibilidad y un estado de conservación razonable, la

señalización horizontal y vertical es muy desigual: mientras que en ciertas áreas está bien definida, en otras es inexistente o confusa.

El Plan BiciAlcorcón, aprobado en 2008, fue el primer intento de establecer una red ciclista ordenada en el municipio. Proponía ejecutar vías ciclistas como acera-bici o senda ciclable en ejes principales, y carriles unidireccionales en la red secundaria. También contemplaba la instalación de 211 aparcabicis, con capacidad para cinco o seis

Red de Ciclorutas



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

bicicletas cada uno, así como la implantación de un sistema público de préstamo de bicicletas. Sin embargo, la crisis económica paralizó su desarrollo. Actualmente, apenas existen cinco aparcamientos operativos y el sistema de préstamo nunca se llegó a implementar.

Uno de los principales problemas de la red ciclista actual es su conflictiva convivencia con los peatones. En numerosos tramos, se ha optado por compartir el espacio en aceras, lo que ha generado conflictos de uso y una percepción generalizada de inseguridad. Además, los cambios de textura y color en los pavimentos no siempre son correctamente interpretados por los usuarios, lo que contribuye a la confusión y dificulta una circulación segura y fluida. Estas deficiencias explican en parte el escaso uso de la bicicleta como medio habitual de transporte urbano.

El Proyecto Bicisur, promovido por la Comunidad de Madrid, plantea una estrategia regional orientada a la conexión ciclista entre los municipios del sur metropolitano, mediante el aprovechamiento de calles de baja intensidad de tráfico ya utilizadas por personas usuarias de bicicleta. Esta iniciativa representa una oportunidad significativa para Alcorcón, al facilitar su integración en una red intermunicipal de movilidad activa más eficiente, estructurada y coherente. Supone, además, un paso clave para ampliar el alcance funcional de la red ciclista local, complementando el uso actual –centrado principalmente en actividades recreativas– con un enfoque orientado a la conectividad cotidiana, compatible con desplazamientos laborales, educativos o de acceso a servicios en municipios vecinos.

En conjunto, aunque el PMUS y el Plan Bici sentaron las bases para una red ciclista más estructurada, su aplicación parcial y la falta de continuidad en las infraestructuras han limitado su impacto. El nuevo PGOU deberá abordar esta carencia mediante una estrategia ambiciosa y transversal que refuerce tanto la red peatonal como la ciclista, mejore la seguridad, elimine obstáculos y consolide una verdadera red de movilidad activa, interconectada y transformadora de los hábitos de desplazamiento en el municipio. La articulación con proyectos como el Corredor Verde Sur o el Arco Verde, junto a una mayor dotación de itinerarios y equipamientos seguros, puede ser clave en esta transformación.

En definitiva, Alcorcón cuenta con una red ciclista que, al igual que la red peatonal, no ha sido desarrollada con suficiente ambición como para constituir una alternativa real al vehículo privado. Esta situación limita las posibilidades de desplazamiento activo dentro del municipio y perpetúa la dependencia del coche, incluso en trayectos de corta distancia, especialmente en áreas de baja densidad o con limitada accesibilidad.



Ciudad de proximidad

Conectividad y accesibilidad

La conectividad de Alcorcón representa uno de los factores estratégicos clave para entender su integración funcional dentro del área metropolitana de Madrid. El municipio cuenta con una excelente accesibilidad regional gracias a su proximidad a infraestructuras de alta capacidad como la A-5, la M-50, la M-506, la R-5 o la M-406. Estas vías permiten una conexión directa con la capital y con otros municipios del sur metropolitano, consolidando a Alcorcón como un nodo tanto residencial como logístico. Además, su localización a menos de 30 km del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas le otorga acceso rápido a redes de transporte aéreo global, reforzando su proyección y conectividad internacional.

No obstante, esta misma red viaria que potencia la conectividad externa ha generado importantes barreras internas. Las grandes

infraestructuras de transporte fragmentan el tejido urbano, dificultando la continuidad espacial entre barrios y la conexión con los espacios rurales y naturales del norte del municipio. La A-5 y el cinturón industrial actúan como límites físicos, separando el núcleo consolidado de su entorno agrario y limitando la movilidad activa, tanto peatonal como ciclista. Esta disociación compromete la cohesión territorial y plantea desafíos para una movilidad más sostenible e inclusiva.

Por otro lado, la estructura predominantemente radial del transporte público, orientada hacia los desplazamientos con Madrid, ha restringido la conectividad transversal con municipios vecinos como Móstoles o Leganés. Esta limitación estructural incrementa la dependencia del vehículo privado para los desplazamientos intermunicipales, alimentando los problemas



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

de congestión en ejes clave, especialmente en áreas de alta demanda como Parque Oeste o el Ensanche Sur.

La escasa integración entre el transporte público y los polos de actividad económica también constituye una debilidad significativa. Espacios como el Polígono de Industrias Especiales, que ha evolucionado hacia un nodo terciario y comercial, no han sido acompañados de una planificación adecuada de accesibilidad. La falta de rutas peatonales seguras, de una red ciclista coherente y de una conexión efectiva con el transporte público fomenta la congestión viaria, los cuellos de botella en horas punta y la dependencia del coche incluso para trayectos breves asociados al consumo cotidiano.

Esta fragmentación tiene, además, efectos directos sobre la equidad territorial en el acceso a los equipamientos públicos. Las dotaciones de salud, educación, cultura, deporte y administración se concentran en áreas como el Casco Urbano o San José de Valderas, generando sobrecarga en sus infraestructuras y dificultando la cobertura equitativa del resto del municipio. Barrios periféricos como Retamar o Montepríncipe podrían presentar una oferta muy limitada de servicios básicos accesibles, lo que afecta negativamente a la cohesión social y restringe las oportunidades de participación comunitaria.



Itinerarios cotidianos

La configuración histórica de Alcorcón como municipio residencial vinculado funcionalmente a la metrópolis madrileña ha moldeado una estructura urbana caracterizada por una fuerte dependencia de la movilidad pendular. Esta condición de “ciudad dormitorio” ha consolidado flujos diarios hacia la capital, especialmente con fines laborales, educativos y de acceso a servicios especializados. La ausencia de centralidades urbanas robustas dentro del propio municipio ha reforzado esta dinámica, generando trayectos cotidianos largos, poco eficientes y escasamente sostenibles.

En este contexto, fomentar la movilidad activa y saludable se ha convertido en una estrategia clave para revertir dicha dependencia. La red peatonal, aunque desigual en calidad y continuidad, permite articular recorridos de largo alcance, como los que discurren por el bulvar de la avenida de Las Retamas o por diversas zonas ajardinadas que enlazan parques y espacios públicos. En paralelo, el Ayuntamiento impulsa el programa “Paseos Cardiosaludables”, que propone cuatro rutas accesibles y seguras en entornos urbanos consolidados –la calle Mayor, el parque Alfredo Nobel, el parque

Paseo Cardiosaludable Calle Mayor



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón



de La Paz y el parque de las Comunidades— con el objetivo de fomentar la actividad física cotidiana como alternativa al vehículo motorizado.

Complementariamente, se están diseñando senderos saludables de 5 km, equipados con mobiliario ergonómico, puntos de hidratación y cobertura vegetal para sombra. Estas infraestructuras buscan estructurar ejes peatonales y ciclistas conectados a la red verde urbana. Proyectos como el Corredor Verde Sur se alinean con este enfoque, al favorecer la conexión fluida entre los núcleos urbanos y los espacios periurbanos o naturales de manera continua, accesible y sostenible.

La mejora de los itinerarios escolares representa otro foco de intervención relevante. Alcorcón ha promovido el diseño de entornos escolares seguros mediante peatonalizaciones y cortes puntuales de tráfico en las inmediaciones de centros educativos. Un caso destacado es la actuación llevada a cabo en 2024 en el entorno del CEIP Jesús Varela, donde la peatonalización de un tramo de la calle Portugal ha permitido conectar el colegio con el parque anexo, transformando ambos espacios en una “plaza-escuela”. Este tipo de intervenciones buscan consolidar un urbanismo más amable con la infancia y mitigar los riesgos derivados de la congestión vehicular en horarios escolares.

Asimismo, el Ayuntamiento de Alcorcón ha incorporado de forma activa la perspectiva de género en el diseño de la movilidad cotidiana, a través de auditorías de calidad

y seguridad urbana desarrolladas en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid. Estas evaluaciones forman parte del programa “Ciudades que se superan” de ONU-Hábitat y permiten recoger evidencia cualitativa y cuantitativa sobre la experiencia de las mujeres en el espacio público.

Las auditorías analizan variables como la percepción de seguridad, la iluminación, la visibilidad de las rutas, la proximidad a equipamientos y la adecuación del entorno para tareas asociadas a los cuidados, como el acompañamiento de menores, personas mayores o personas con movilidad reducida. Esta metodología permite identificar zonas conflictivas o percibidas como inseguras y orientar de forma prioritaria las intervenciones de mejora. Al mismo tiempo, refuerza la participación activa de las mujeres en la transformación urbana, promoviendo un diseño más inclusivo, equitativo y ajustado a las múltiples realidades que configuran la movilidad cotidiana en Alcorcón.

Información y señalética

La señalización adecuada y la accesibilidad a la información son elementos fundamentales para fomentar una movilidad urbana segura, eficiente y sostenible. En Alcorcón, estos aspectos han sido considerados desde hace más de una década, aunque su implementación ha estado condicionada por limitaciones económicas y de gestión.

En 2010, el Ayuntamiento elaboró el Plan de Señalización de Orientación Ciclista, con el propósito de facilitar la circulación en bicicleta y promover este medio de transporte dentro del municipio. El plan preveía la instalación de 81 postes informativos en 56 intersecciones clave de la red viaria, incluyendo indicaciones hacia destinos relevantes tanto dentro de Alcorcón como en municipios colindantes. Esta iniciativa buscaba reforzar la seguridad y la orientación de los usuarios ciclistas, integrando la movilidad activa como una alternativa real, estructurada y accesible.

Sin embargo, la crisis económica que siguió a su aprobación impidió la ejecución completa del plan, limitando la visibilidad, coherencia y efectividad de la red ciclista. Esta carencia ha afectado directamente la percepción de continuidad, legibilidad y seguridad de los itinerarios disponibles, restando competitividad a la bicicleta como opción cotidiana de desplazamiento.

A pesar de ello, los tramos existentes de carril bici presentan, en general, una señalización razonable tanto horizontal como vertical. En algunas secciones, las indicaciones son claras y permiten identificar sin dificultad los recorridos destinados a bicicletas. No obstante, persiste una notable heterogeneidad: mientras algunos tramos están correctamente señalizados y mantenidos, otros presentan marcas viales deterioradas, ausentes o confusas. Esta falta de homogeneidad genera incertidumbre y dificulta la convivencia segura entre ciclistas, peatones y vehículos.



Conclusiones participativas



Las percepciones recogidas en torno a la movilidad en Alcorcón evidencian una valoración matizada. Si bien la conectividad regional es percibida como adecuada –gracias a la red de Cercanías, Metro y autobuses que enlazan eficazmente el municipio con Madrid y otras ciudades del entorno–, persisten importantes carencias en la movilidad interna. Asociaciones vecinales y sociales coinciden en señalar la baja frecuencia y cobertura del transporte urbano, lo que genera dependencia del vehículo privado. Este déficit se combina con una oferta de red ciclista poco conectada y ejecutada en aceras, lo que origina conflictos con peatones y reduce su funcionalidad real.

Se detecta una preocupación generalizada por la accesibilidad del espacio público, tanto por la calidad irregular de aceras, pasos de peatones o mobiliario, como por la ausencia de sombras y elementos que favorezcan los desplazamientos peatonales en condiciones de confort, algo crítico en un municipio con una población cada vez más envejecida. Destacan también las propuestas orientadas a crear o reforzar itinerarios escolares seguros, aunque se advierte que experiencias piloto como la del CEIP Jesús Varela no han tenido continuidad. Igualmente, se subraya la necesidad de mejorar las conexiones peatonales y ciclistas entre los distintos barrios, así como con polígonos industriales y grandes equipamientos, para reducir la fragmentación derivada de infraestructuras como la A-5 o el ferrocarril.

Respecto a los aparcamientos, la percepción se bifurca: mientras algunos sectores empresariales y vecinales reclaman más plazas para reducir la presión en zonas residenciales y comerciales, otros ponen el foco en avanzar hacia una movilidad menos dependiente del coche, priorizando soluciones estructurales como la zona de bajas emisiones y el fomento de alternativas activas y sostenibles. En este sentido, se valora positivamente la posibilidad de implantar aparcamientos disuasorios junto a nodos de transporte público, aunque se advierte que por sí solos no resolverán los problemas si no se acompañan de una mejora global del sistema.

Finalmente, se aprecia un interés incipiente por avanzar hacia un modelo de movilidad más inclusivo, que tenga en cuenta la perspectiva de género y los cuidados, facilitando desplazamientos cotidianos seguros y accesibles para toda la población. Todo ello refleja la necesidad de consolidar una estrategia que priorice la ciudad caminable, conecte los modos de transporte y reequilibre el espacio público, reduciendo la hegemonía del coche en favor de un Alcorcón más saludable, seguro y próximo.

2.6. Cohesión social y equidad





Objetivo Estratégico 6: Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.

Objetivos Específicos:

6.1. Reducir el riesgo de pobreza y exclusión social en entornos urbanos desfavorecidos

6.2. Buscar la igualdad de oportunidades desde una perspectiva de género, edad y discapacidad

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D01	Variación de la población 2007 - 2017 (%)	1,81	2C	1C	1C
D22A	Índice de envejecimiento de la población (%)	22,60	4C	4C	4C
D22B	Índice de senectud de la población (%)	12,80	1C	1C	4C
D23	Porcentaje de población extranjera (%)	11,70	3C	2C	1C
D24A	Índice de dependencia total (%)	56,00	4C	4C	3C
D24B	Índice de dependencia infantil (%)	20,80	2C	2C	1C
D24C	Índice de dependencia de mayores (%)	35,80	4C	4C	4C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D28A	Porcentaje de parados total (%)	6,98	2C	2C	1C
D28B	Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)	33,12	1C	2C	1C
D28C	Proporción de paro femenino (%)	60,74	3C	2C	2C
DST05	Suelo en desarrollo de actividad económica respecto al suelo urbano (%)	11,99	4C	4C	2C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

Las transformaciones demográficas, los procesos de vulnerabilidad territorial y las desigualdades de acceso a recursos y servicios plantean retos significativos para garantizar una convivencia inclusiva. Esta sección examina los principales factores que inciden en la cohesión social del municipio: los indicadores demográficos y socioeconómicos, los servicios comunitarios, las políticas de igualdad y el papel del tejido asociativo. A través de este análisis, se plantea una reflexión sobre las estrategias necesarias para reforzar la equidad urbana y el bienestar colectivo desde una perspectiva integral y territorializada.

Indicadores descriptivos

En atención a los datos descriptivos generales, Alcorcón presenta una población relativamente estable, con un crecimiento demográfico acotado. Este dato, junto al alto índice de envejecimiento y de dependencia de mayores, señala la necesidad de reforzar políticas de cuidado, participación y acceso a la vida comunitaria para las personas mayores, especialmente en barrios donde se concentra esta población.

En el ámbito laboral, aunque el desempleo total no es especialmente elevado, sí

preocupa la desigualdad entre mujeres y hombres. La mayor proporción de paro femenino indica un desequilibrio que impacta en la autonomía económica y participación social de muchas mujeres, especialmente en hogares con cargas de cuidado.

Por otro lado, el bajo porcentaje de suelo destinado a actividad económica en relación al total urbano refleja una limitación para generar oportunidades de empleo local o nuevos equipamientos comunitarios, lo que puede afectar la capacidad del municipio para reducir desigualdades entre barrios y garantizar un desarrollo equilibrado.

Finalmente, es importante mencionar que la proporción de población extranjera, aunque relevante, sugiere que aún queda camino por recorrer para construir una ciudad plenamente intercultural. Es importante que los espacios y programas culturales, sociales y deportivos incluyan activamente a esta población, favoreciendo su integración y sentido de pertenencia.





Vulnerabilidad social, demográfica y económica

Vulnerabilidad social, económica y ambiental

Alcorcón presenta, en conjunto, indicadores sociales y económicos equilibrados, aunque el análisis territorial revela bolsas localizadas de vulnerabilidad que requieren atención específica. Estas situaciones afectan ámbitos sociales (envejecimiento, soledad, exclusión), económicos (desempleo, precariedad) y ambientales (entornos degradados o mal conectados).

Desde una perspectiva demográfica, Alcorcón es el municipio con mayor envejecimiento de la Comunidad de Madrid: el 23 % de su población supera los 65 años. Este fenómeno se acentúa en barrios como San José de Valderas, Parque Lisboa, el Casco Antiguo y Torres Bellas, donde confluyen factores como viviendas mal adaptadas, hogares unipersonales, rentas bajas y escasez de servicios comunitarios, aumentando el riesgo de aislamiento y dependencia.

En el plano económico, aunque el desempleo general es bajo comparado con el entorno metropolitano, persisten núcleos con alta precariedad y dependencia de prestaciones sociales. Servicios Sociales identifican exclusión estructural en zonas con vivienda pública y población envejecida, como Los Castillos o partes del Distrito Centro, que requieren estrategias integradas de inclusión y mejora urbana.

El crecimiento de la población extranjera, que alcanza el 11,7 %, aunque por debajo de la media regional, plantea nuevos desafíos, especialmente en barrios como el Ensanche Sur o el centro urbano. Se requieren políticas activas de integración y acceso equitativo a

servicios públicos, en especial donde existe mayor presión sobre recursos educativos, sanitarios o habitacionales.

También se detectan vulnerabilidades vinculadas al entorno productivo. Polígonos como Ventorro del Cano o Urtinsa han evolucionado hacia usos logísticos o comerciales, desconectados del empleo local, con accesibilidad limitada si no se dispone de coche. Esta transformación ha reforzado la fragmentación urbana y la dependencia del vehículo privado.

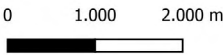
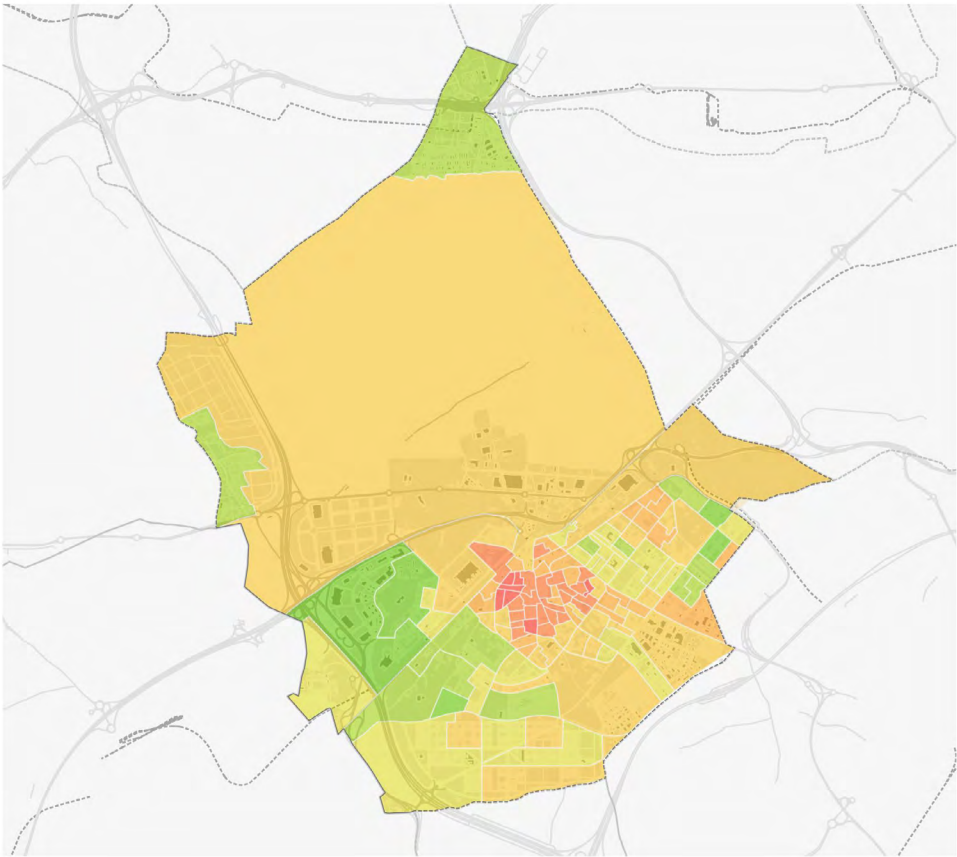
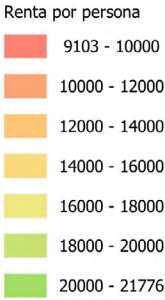
Además, en algunas áreas se han detectado usos residenciales informales en zonas industriales, lo que genera tensiones urbanas y mayor precariedad habitacional. Esta situación exige revisar la normativa de usos del suelo, mejorar el control urbanístico y promover políticas de vivienda que prevengan la informalidad y la exclusión.

En resumen, la vulnerabilidad en Alcorcón no es generalizada, sino concentrada en determinados barrios. Las políticas públicas deben priorizar intervenciones integrales en estos ámbitos, combinando actuaciones urbanísticas, sociales, económicas y ambientales para garantizar mayor equidad territorial y cohesión social.

Factores de vulnerabilidad

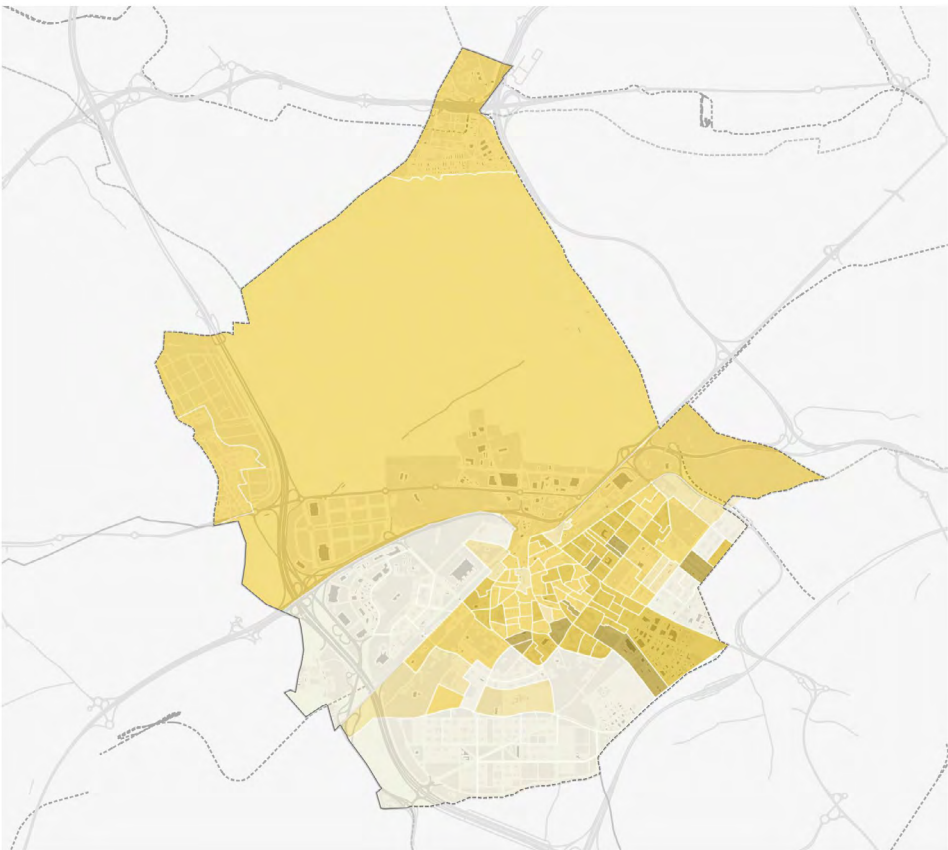
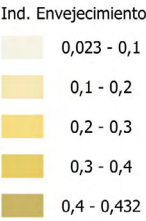
Renta bruta por persona

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2021.



Envejecimiento

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2021.

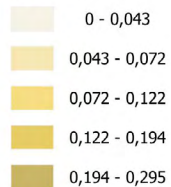




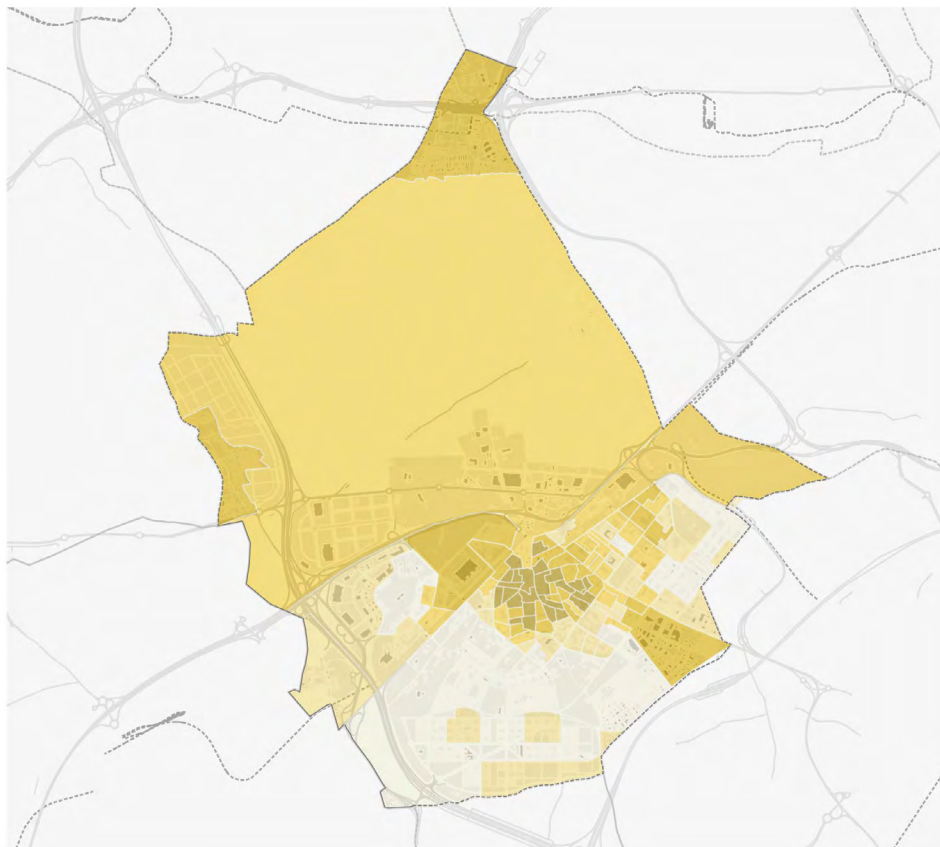
Migrantes

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2021.

%Personas migrantes



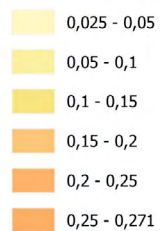
0 1.000 2.000 m



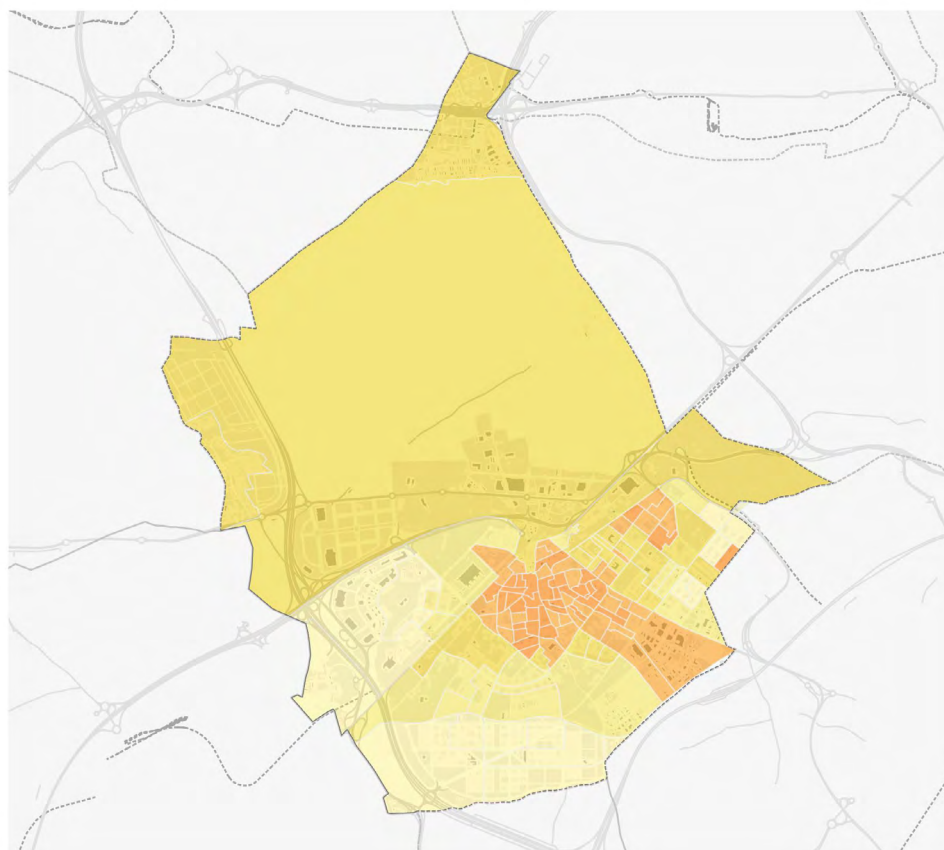
Baja escolaridad

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2021.

% Personas estudios
primario o inferior



0 1.000 2.000 m



Cuidados y apoyo a la vulnerabilidad social

La ciudad de Alcorcón despliega una red de servicios sociales de proximidad que juega un papel clave en la atención a personas y colectivos en situación de vulnerabilidad. Esta red está estructurada territorialmente en tres Centros de Servicios Sociales:

- **Miguel Ángel Blanco:** da cobertura al distrito Centro, incluyendo zonas como Parque Lisboa.
- **Gregorio Ordóñez:** atiende el distrito Norte, incluyendo Fuente del Palomar y Ensanche Sur.
- **Travesía de Soria:** da servicio al distrito Sur, especialmente San José de Valderas y áreas adyacentes.

Uno de los principales focos de actuación es la prevención y atención de la soledad no deseada, especialmente entre personas mayores. En este ámbito se desarrollan programas como clubes de conversación, paseos terapéuticos y comités de prevención, que activan el entorno urbano como espacio de encuentro y bienestar colectivo. Estas estrategias se complementan con la expansión de la teleasistencia avanzada, que incorpora tecnologías como geolocalización, sensores, alarmas y baterías de respaldo, integradas con el alumbrado público y el mobiliario adaptado para garantizar itinerarios seguros, especialmente en horario nocturno.

Otro recurso fundamental es el Servicio de Educación de Calle, que interviene de forma continuada con menores y jóvenes en situación de riesgo social. La presencia directa en espacios públicos permite detectar situaciones de conflicto o exclusión y actuar con rapidez. Este servicio se orienta tanto a la prevención

como al acompañamiento individualizado, reforzando la autonomía y la integración de la juventud afectada por entornos familiares frágiles, baja participación comunitaria o rupturas educativas.

En el ámbito familiar, el programa Conectando Emociones brinda formación a madres y padres sobre prevención de adicciones, fortaleciendo las capacidades de cuidado en el hogar. A su vez, el Servicio de Asesoramiento a Menores (SAM) realiza intervenciones personalizadas con niños, niñas y adolescentes, promoviendo estilos de vida saludables y reforzando sus habilidades emocionales.





Salud integral y bienestar comunitario

Alcorcón integra la salud en su modelo de ciudad mediante una política activa de promoción del bienestar físico, emocional y mental. Desde 2002, el municipio forma parte de la Red Española de Ciudades Saludables, y actualmente implementa la Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención (EPSP), impulsada por el Ministerio de Sanidad. Esta estrategia ha dado lugar a la creación de una Mesa Intersectorial y a la elaboración participativa del Plan Local de Salud, sustentado en una encuesta específica realizada a 768 personas mayores de 16 años.

El municipio ha implementado varias herramientas y estrategias clave:

- **LocalizaSalud:** mapa interactivo de recursos sociosanitarios y de bienestar.
- **Escuelas municipales** de salud y envejecimiento activo.
- **Talleres de memoria y estimulación cognitiva**, dirigidos a mayores en riesgo de deterioro cognitivo o aislamiento.
- **Fast Track Alcorcón**, centrada en VIH y otras ITS.
- **Campañas de sensibilización** como “Diabetes Estigma 0” o “Buenos Propósitos 2025” que promueven hábitos saludables como dejar de fumar, mejorar la dieta o iniciar rutinas de actividad física.

La actividad física es otro eje prioritario, con propuestas como el programa Paseos Cardiosaludables, que ofrece rutas accesibles en entornos seguros como la calle Mayor o el Parque de la Paz. Estas iniciativas combinan salud, convivencia y participación, contribuyendo a reducir las brechas territoriales en el acceso al bienestar.

La salud mental se aborda desde una lógica comunitaria, a través del Mapa de Recursos de Salud Mental, que facilita el acceso a servicios preventivos y terapéuticos en el propio barrio. Esta línea de trabajo se alinea con la Estrategia Nacional de Salud Mental 2022-2026, priorizando la prevención, el acompañamiento emocional y la reducción del estigma.

En el campo de la prevención de adicciones, se articula una red de colaboración entre recursos municipales y autonómicos como el CAID, así como espacios de coordinación técnica como la Mesa de Absentismo, la Mesa Interconcejalías e Infancia, y la Mesa Técnica de Participación. En el entorno educativo se desarrollan programas como Cortokids y Game Control en primaria, y Atrapa Habilidades, Emociones sin Adicciones, Barbacana y Alumnos Ayudantes TIC en secundaria. Estos programas promueven la inteligencia emocional, el pensamiento crítico y el uso responsable de la tecnología.

El Centro Municipal de Asociaciones de la Salud es un equipamiento estratégico que acoge a entidades locales como ProTGD, Vida Sin Juego, APLLA o Fundación Llamada Solidaria, facilitando actividades grupales, terapias y acciones de sensibilización. Este espacio común permite consolidar el trabajo comunitario en salud desde la diversidad de iniciativas ciudadanas.

En conjunto, Alcorcón configura una política de salud integral que combina prevención, participación y acceso equitativo, entendiendo la salud como un bien colectivo que atraviesa todos los barrios y ciclos de vida.

Políticas de igualdad: género, edad y capacidad

Población mayor

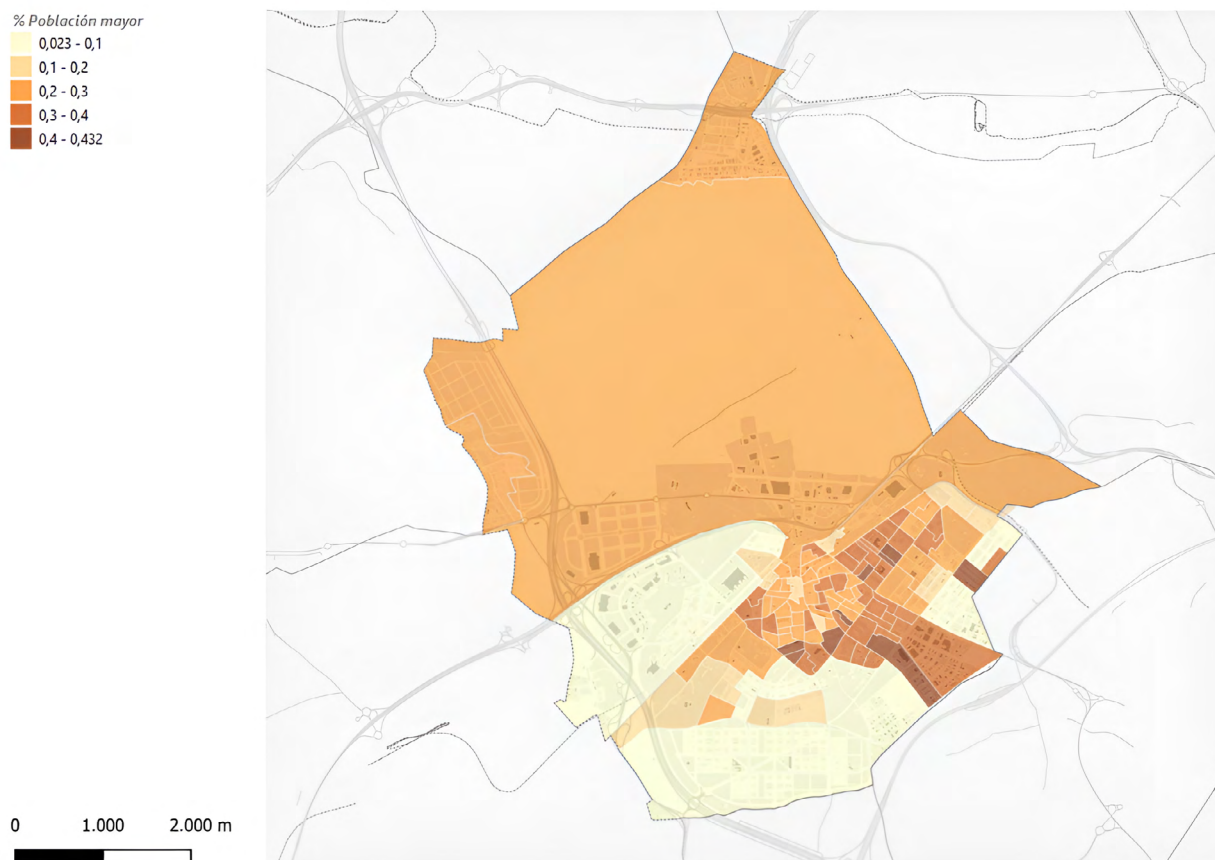
Alcorcón impulsa una amplia agenda de políticas públicas orientadas a garantizar la igualdad de derechos y oportunidades para toda la ciudadanía, prestando especial atención a las desigualdades asociadas al género, la edad, la diversidad funcional y otras situaciones de vulnerabilidad. Estas acciones se desarrollan desde un enfoque transversal y participativo, integrando diferentes áreas municipales.

El municipio afronta un envejecimiento acelerado de su población. Más del 22 % de los residentes tiene 65 años o más, y se prevé que esta proporción aumente considerablemente en los próximos años. Este fenómeno se concentra de forma desigual en el territorio: los distritos Norte y Centro presentan una proporción significativamente más alta de personas mayores, lo que exige intervenciones más intensivas en estas zonas. En barrios como San José de Valderas, Torres Bellas, Hogar 68 y el casco antiguo, el envejecimiento se combina con un parque de viviendas antiguo, escasamente adaptado, y una menor dotación de servicios sociosanitarios, lo que incrementa el riesgo de aislamiento social, dependencia funcional y dificultades de movilidad cotidiana.

Ante esta realidad, el Ayuntamiento ha desarrollado un conjunto de políticas que priorizan el bienestar, la autonomía personal y la vida activa de las personas mayores. Estas medidas buscan no solo mejorar las condiciones materiales, sino también fortalecer la cohesión social y el sentido de pertenencia. Destacan:

- La implantación de rutas cardiosaludables y aparatos de gerontogimnasia en parques urbanos, especialmente en barrios con mayor densidad de población senior.
- El Plan Permuta, que facilita el traslado a viviendas más adecuadas en términos de accesibilidad, tamaño y proximidad a servicios, y que cobra especial relevancia en bloques de viviendas antiguos sin ascensor o con barreras arquitectónicas.

Porcentaje de personas mayores según Censo 2021



Fuente: INE

- Pilotos de vivienda colaborativa y residencias intergeneracionales, que ofrecen alternativas habitacionales basadas en la solidaridad vecinal y el apoyo mutuo, especialmente indicadas en zonas donde viven mayores solos o con redes familiares frágiles.
- La Escuela Municipal de Envejecimiento Activo, que organiza actividades educativas, culturales, físicas y sociales que promueven el bienestar integral.

Alcorcón cuenta con tres centros de mayores: Polvoranca, Adolfo Suárez y Salvador Allende (intergeneracional), todos ellos situados en áreas de alta concentración de personas mayores. En San José de Valderas, uno de los barrios con más envejecimiento estructural, se ha inaugurado un nuevo centro, reforzando así la cobertura en la zona. En conjunto, se ofrecen más de

90 actividades anuales, con más de 1.500 personas participantes, lo que pone de manifiesto el interés y la demanda social por este tipo de espacios comunitarios.

La ciudad también está avanzando en la eliminación de brechas digitales y barreras físicas mediante programas de alfabetización digital, ayudas económicas para la adaptación de viviendas, semáforos inclusivos con señalización sonora, y un sistema de préstamo de material geriátrico como sillas de ruedas o camas articuladas. Todo ello permite reforzar la autonomía de las personas mayores en su propio entorno.

Igualdad de género

Pese a los avances normativos, las mujeres de Alcorcón siguen enfrentando desigualdades estructurales significativas. El mercado laboral presenta una fuerte segmentación de género, con elevada presencia femenina en empleos precarios y a tiempo parcial, y una distribución desigual de las responsabilidades de cuidado. Esta situación se hace especialmente visible en áreas con mayores niveles de desempleo y vulnerabilidad social, como algunas zonas del distrito Centro o del entorno de San José de Valderas, donde se combinan la feminización de la pobreza, la monoparentalidad y la sobrecarga de tareas reproductivas no remuneradas.

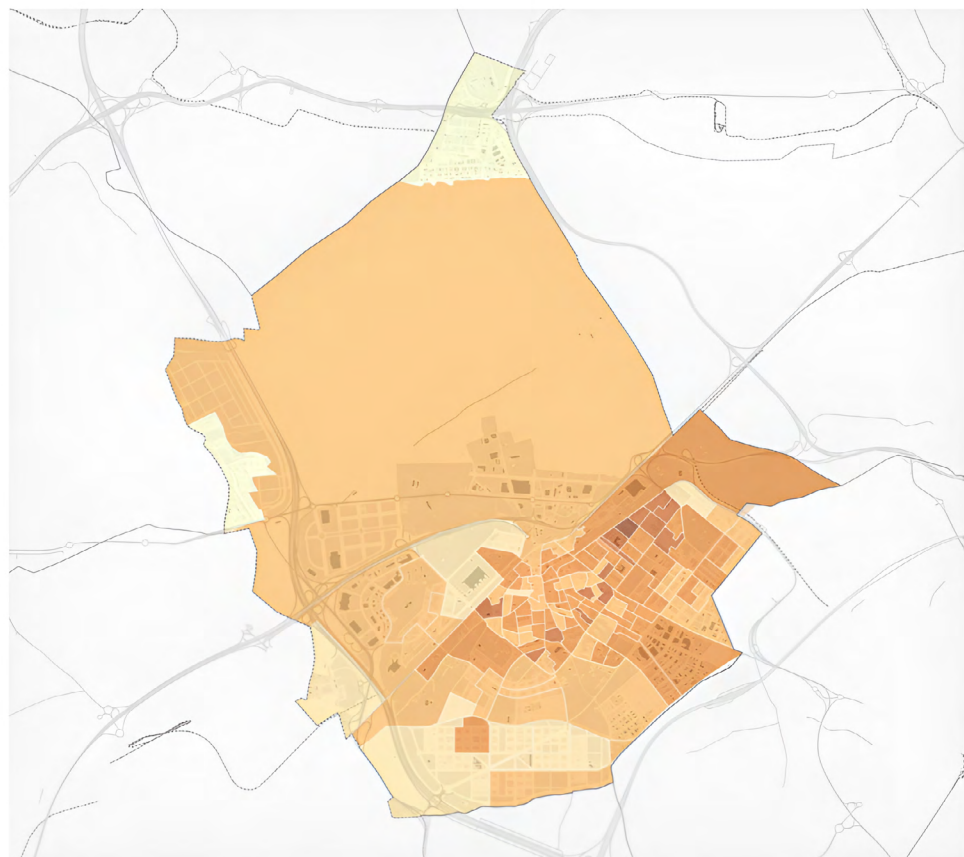
El V Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres (2022-2026) estructura la respuesta institucional y promueve una política transversal de igualdad. Entre las principales medidas destacan:

- El Espacio de Cuidados Corresponsables, ubicado en el Ensanche Sur, que ofrece talleres, actividades y atención para menores de 0 a 16 años, permitiendo a las familias, especialmente a las mujeres, compatibilizar responsabilidades laborales y de cuidado.
- La Mesa Intersectorial de Salud con Perspectiva de Género, que trabaja junto a asociaciones locales para adaptar los

Porcentaje de mujeres según Censo 2021

% Mujeres

0,47684 - 0,48
0,48 - 0,5
0,5 - 0,52
0,52 - 0,54
0,54 - 0,56
0,56 - 0,5603



0 1.000 2.000 m

Fuente: INE



programas de salud, bienestar y prevención a las necesidades específicas de las mujeres en distintas etapas de la vida.

- Programas de asesoría jurídica y acompañamiento sociolaboral, dirigidos especialmente a mujeres en situación de vulnerabilidad, migrantes o víctimas de violencia machista, muchos de ellos cofinanciados por el Fondo Social Europeo.

Además, se ha puesto en marcha una asesoría de género en el ámbito urbano, orientada a transformar espacios públicos inseguros, mal iluminados o mal conectados, donde muchas mujeres han manifestado sentirse en riesgo. Algunos de estos puntos se localizan en túneles bajo vías, pasarelas cercanas a estaciones o calles sin visibilidad natural, situados en barrios periféricos o industriales, lo que refuerza la importancia de planificar el entorno urbano desde una perspectiva sensible a los cuidados y la seguridad cotidiana.

Alcorcón también cuenta con un punto de atención a víctimas de violencia de género y una casa de acogida en convenio con la Comunidad de Madrid. No obstante, se ha identificado una falta de personal técnico especializado, que dificulta la atención integral en los casos más complejos y limita la capacidad de intervención proactiva.

Infancia y adolescencia

Con más de 30.000 menores, la infancia representa casi una quinta parte de la población de Alcorcón. Esta presencia, sin embargo, no es uniforme: los distritos Sur y Este, y en particular Ensanche Sur y Prado Santo Domingo, concentran un volumen especialmente alto de menores de edad, mientras que los barrios tradicionales del Centro o Norte muestran una menor proporción de infancia, pero un mayor peso de estructuras familiares intergeneracionales.

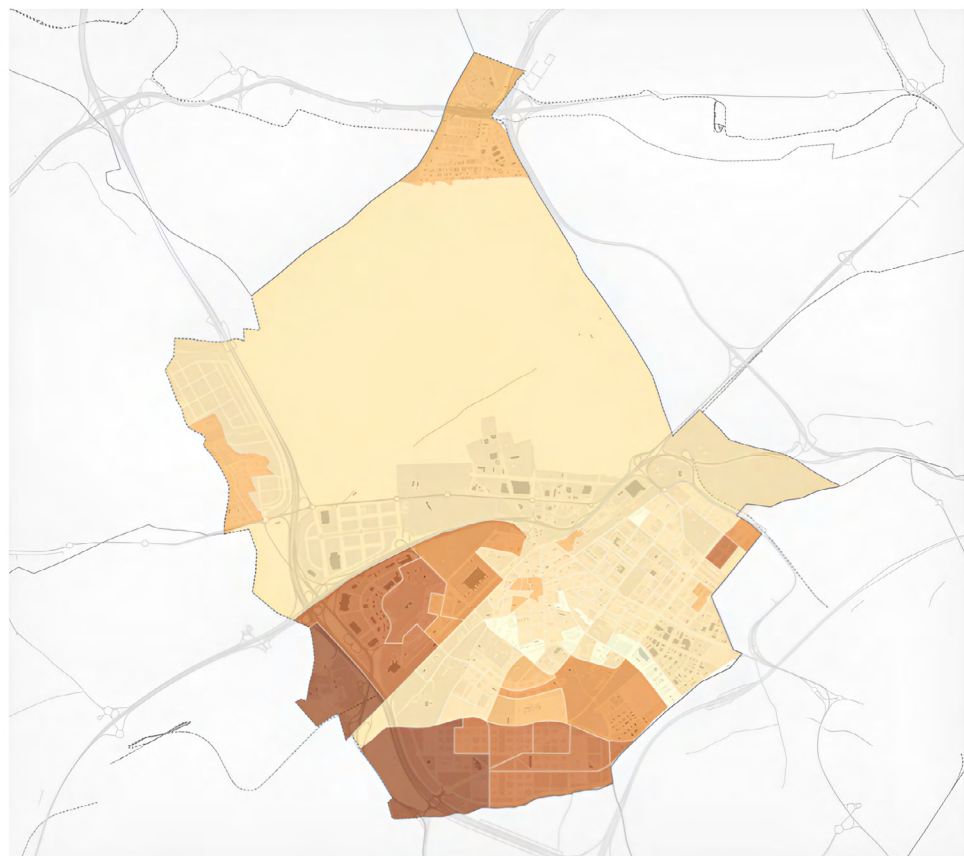
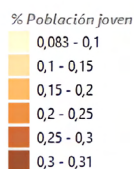
En los distritos con alta presencia infantil se ha detectado una insuficiencia de recursos comunitarios adaptados: escasez de centros juveniles, espacios culturales de libre acceso, áreas deportivas seguras y entornos de

socialización. Al mismo tiempo, en las zonas más envejecidas existe una necesidad creciente de servicios de conciliación y apoyo mutuo entre generaciones, debido a la convivencia habitual de abuelos y nietos en el mismo hogar.

El Ayuntamiento forma parte de la Red de Ciudades Amigas de la Infancia desde 2007 y actualmente ejecuta el III Plan Local de Infancia y Adolescencia (2023-2026). Este plan adopta un enfoque integral de los derechos de la infancia, con énfasis en:

- La creación de entornos protectores, sostenibles y accesibles, priorizando la

Porcentaje de jóvenes según Censo 2021



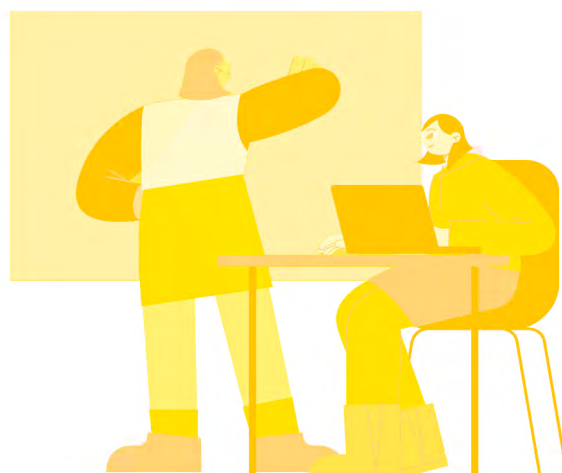
Fuente: INE



inversión en parques, zonas verdes y espacios de juego en los barrios con más menores.

- El fomento de la movilidad segura, garantizando rutas escolares accesibles, transporte público adaptado y señalización adecuada.
- La prevención de riesgos psicosociales mediante campañas como “Diabetes Estigma 0” y programas de intervención comunitaria.
- La continuidad del Plan Municipal sobre Drogodependencias, que actúa también como herramienta preventiva en etapas tempranas de la adolescencia.

Desde el área de Juventud, Diversidad y Deportes se articula una red de actividades dirigida a la población joven, con epicentro en el Centro Joven Yolanda González, que actúa como nodo de referencia para todo el municipio, pero especialmente para jóvenes residentes en barrios con menor acceso a recursos culturales y de ocio educativo. Desde allí se impulsan proyectos de asociacionismo, actividades culturales, deportivas y tecnológicas, así como itinerarios de acompañamiento al emprendimiento juvenil.



Tejido asociativo y actividad sociocultural

Asociacionismo

El asociacionismo tradicional en Alcorcón tiene una larga trayectoria, especialmente en los ámbitos vecinal, educativo, deportivo y cultural, donde las asociaciones se han consolidado como agentes activos en el diseño, seguimiento y evaluación de las políticas públicas locales. Las asociaciones vecinales han jugado un papel clave en la articulación territorial del municipio, colaborando con la administración en procesos de regeneración urbana, planificación participada y gestión de equipamientos.

En el ámbito educativo, destacan las AMPAS, que participan activamente en la vida escolar, promoviendo proyectos de coeducación, convivencia y apoyo al alumnado vulnerable, así como en la gestión compartida de recursos con centros educativos y servicios sociales. Esta red de colaboración interinstitucional permite abordar retos complejos como la diversidad sociocultural o la atención a la infancia en riesgo de exclusión.

El ecosistema asociativo se enriquece también con una notable presencia de asociaciones culturales y juveniles, que contribuyen a construir identidad local, dinamizar barrios y fortalecer el tejido comunitario. Estas entidades desarrollan actividades creativas, musicales, teatrales o literarias, y participan en eventos como el Festival Vibra Alcorcón o el programa de artistas urbanos jóvenes.

Además del asociacionismo tradicional, el municipio ha vivido el auge de formas flexibles de organización ciudadana, vinculadas a plataformas digitales, movimientos colaborativos o iniciativas autogestionadas.

Categoría	Subcategoría	Total	
Alumnos		1	
AMPA		39	
Asistencial	Diversidad funcional	5	14
	Infancia	4	
	Otros	5	
Cultural	Artesanía	4	119
	Baile	7	
	Casa Regional	5	
	Ceramistas	4	
	Cine	2	
	Corales	4	
	Cultura China	2	
	Desarrollo Espiritual	4	
	Esmalte	2	
	General	19	
	Literaria	5	
	Música	7	
	Pintura	9	
	Restauración	2	
	Teatro	14	
	Telares	2	
	Otros	27	
Deportiva	Ajedrez	2	47
	Peñas Fútbol	11	
	Otros	34	
Ecológica		4	
Empresarial		8	
Inmigración		2	
Mujer		7	
ONG	Infancia	5	12
	Otras	7	
Religiosa		8	
Salud	Diversidad Funcional	2	27
	Infancia	3	
	Otras	22	
Sindical		2	
Social		15	
Vecinales		11	
Total general		316	

Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón



Entre ellas, destacan las redes de huertos urbanos, colectivos ecologistas, espacios de producción cultural o grupos en defensa de los servicios públicos. Estas formas emergentes de participación evidencian un compromiso creciente con lo común y una democratización de la vida urbana que trasciende los canales institucionalizados.

Durante la pandemia de la COVID-19, se desplegaron redes vecinales de apoyo mutuo, centradas en el cuidado de personas mayores, el reparto de alimentos o el acompañamiento psicológico, muchas de las cuales siguen activas hoy. Este fenómeno reflejó una reconfiguración del asociacionismo, en clave de resiliencia comunitaria y economía del cuidado, que refuerza la importancia de los vínculos sociales en tiempos de crisis.

El Centro Municipal de Asociaciones de Salud, dependiente del Ayuntamiento, constituye un nodo estratégico de apoyo a entidades que desarrollan programas preventivos y terapéuticos para personas con enfermedades crónicas y sus familias. Este espacio ofrece recursos logísticos, asesoría técnica y un lugar de encuentro para entidades del tercer sector sanitario, en línea con el enfoque de salud comunitaria recogido en la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible de Alcorcón. Asimismo, el municipio dispone de equipamientos públicos y cesiones de espacios municipales a entidades ciudadanas, lo que ha facilitado la consolidación de proyectos autogestionados y el acceso de nuevos colectivos a la vida pública.

Finalmente, el programa municipal de Juventud impulsa proyectos culturales

urbanos y artísticos como la bolsa de artistas jóvenes, los talleres de muralismo y grafiti, y estudios participativos en centros educativos para recoger la voz de la juventud. Estos mecanismos permiten a las nuevas generaciones apropiarse del espacio urbano como escenario de expresión y ciudadanía activa. Estos procesos tienen especial presencia en barrios con mayores retos de cohesión social, lo que muestra un enfoque territorializado de la participación ciudadana.

Actividad y diversidad cultural

La identidad cultural de Alcorcón se ha forjado a través de su historia como ciudad receptora de población migrante, lo que se refleja en una rica diversidad de expresiones artísticas, tradiciones y formas de organización cultural. Esta pluralidad se manifiesta en la presencia activa de casas regionales y en una oferta cultural variada que dinamiza la vida comunitaria y contribuye a la construcción de un municipio abierto, inclusivo y plural.

No obstante, persisten desafíos importantes en términos de equidad y accesibilidad. Aún existen barreras físicas y simbólicas en algunos espacios culturales, así como una desconexión entre la oferta cultural institucional y las nuevas expresiones juveniles o de comunidades migrantes recientes. Estas tensiones ponen de manifiesto la necesidad de adaptar las políticas culturales a una realidad social en transformación.

En respuesta, el Ayuntamiento ha apostado por consolidar la cultura y el deporte como vectores estratégicos de inclusión,

participación y democracia. Desde el área de Cultura, Festejos y Personas Mayores se impulsa una programación diversa y accesible, concebida no solo como un servicio, sino como una experiencia comunitaria capaz de generar vínculos, conocimiento compartido y sentido de pertenencia.

Los centros culturales municipales se distinguen por su variedad temática –danza contemporánea, teatro participativo, museo del vidrio, espacios de lectura y cómic, actividades infantiles– que permite una programación rica y plural, orientada a generar experiencias transformadoras. Este enfoque trasciende la oferta tradicional y abre paso a prácticas culturales que invitan a la ciudadanía a ser parte activa del proceso creativo y del uso del espacio público.

En este marco, festivales, ciclos de teatro comunitario y exposiciones interactivas

promueven una participación cultural más horizontal, mientras que la red de centros especializados permite atender gustos diversos y atraer públicos de toda el área metropolitana.

Un caso emblemático es el Centro de Creación de las Artes de Alcorcón (CREAA), concebido como un gran complejo cultural, pero que permanece inacabado y cerrado desde hace años. A pesar de los diversos proyectos propuestos –como un ‘hub’ audiovisual–, dificultades financieras y administrativas han obstaculizado su puesta en marcha. No obstante, se han dado pasos hacia su reactivación: recientemente se ha destinado uno de sus edificios al servicio ATENPRO, de atención a mujeres víctimas de violencia de género, y la Asociación de Jóvenes Artistas de Alcorcón ha comenzado a utilizar parte del espacio para actividades culturales, sentando las bases para su reintegración en la vida cultural del municipio.

Centros cultural Los Pinos de Alcorcón



Fuente: alcorconhoy.com

Sin embargo, persisten carencias en materia de gobernanza cultural. Los consejos consultivos aún carecen de reglamentos definidos y visibilidad suficiente para garantizar una participación efectiva desde todos los barrios. Esta situación evidencia la urgencia de avanzar hacia una política cultural más inclusiva, descentralizada y conectada con las distintas realidades del municipio.

Cultura deportiva

En paralelo, el Ayuntamiento impulsa el deporte como otra gran palanca de cohesión social. El programa “Alcorcón en Movimiento” promueve la práctica deportiva al aire libre para todas las edades, con especial atención a jóvenes, personas mayores y familias. Se apoya en infraestructuras accesibles como parques de calistenia, pistas exteriores y gimnasios urbanos, generando un modelo de uso libre y comunitario.

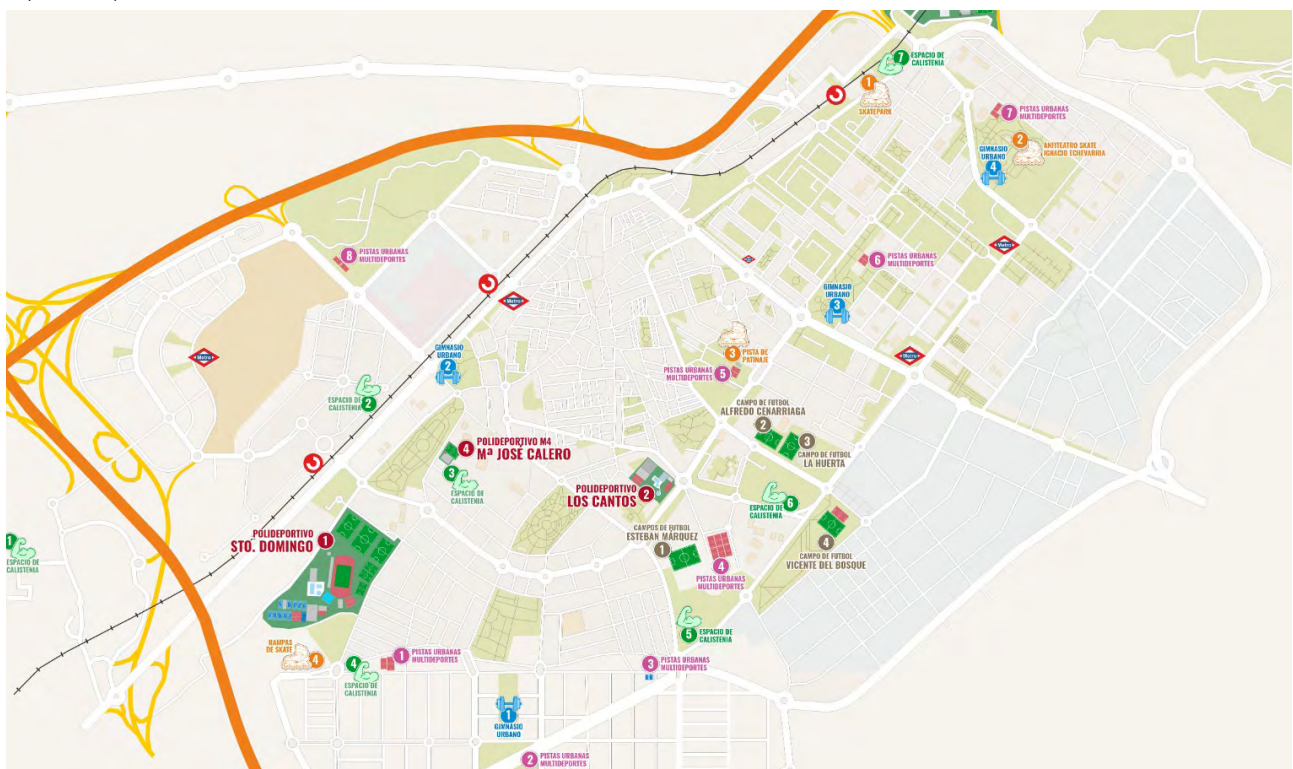
Los datos entre abril de 2023 y mayo de 2025 reflejan el éxito de esta estrategia, con más de 19.900 usos registrados en instalaciones municipales, destacando el tenis (5.337 usos), el fútbol (5.470) y el pádel (2.972), entre otras disciplinas.

Además, se avanza en la ampliación de infraestructuras deportivas mediante la

inversión en suelo municipal. Destaca el proyecto del Polideportivo del Ensanche Sur, dividido en tres fases: la primera (ya en proceso de adjudicación) contempla un campo de fútbol 11 y rugby, vestuarios, zona de entrenamiento, gimnasio y cafetería; la segunda incorporará piscinas cubiertas y de verano, pistas de pádel y vóley playa; y la tercera incluirá un polideportivo cubierto y un rocódromo exterior.

La visión del deporte como herramienta de inclusión se concreta en programas como “Embajadoras”, orientado a visibilizar y fortalecer el deporte femenino desde edades tempranas. En él participan más de 40 mujeres –deportistas, técnicas y directivas– en el diseño de becas y actividades colaborativas. Por su parte, las actividades gestionadas directamente por

Espacios deportivos



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

la Concejalía de Deportes atienden a un público mayoritariamente adulto y sénior, con capacidad para atender hasta 3.000 personas mediante un modelo de gestión compartida y trabajo en red con monitores y entidades locales.

El tejido asociativo deportivo es otro pilar clave. Clubes como ADA Alcorcón (fútbol), Alcorcón Fútbol Sala, Alcorcón Basket, Baloncesto Femenino Alcorcón (FA), CUVA (vóley), y varios clubes de atletismo y rugby, dinamizan la vida deportiva del municipio y fortalecen los vínculos comunitarios.

En definitiva, la agenda deportiva del municipio junto a su oferta cultural no sólo responde a una demanda de ocio, sino que constituye una palanca de integración social y de construcción comunitaria. Por ello, se insiste en la necesidad de reforzar las redes de colaboración entre asociaciones, entidades culturales y clubes deportivos, fomentando proyectos que conecten disciplinas artísticas, actividad física y dinámicas comunitarias, y que combatan la soledad no deseada mediante actividades festivas, culturales y deportivas.





Conclusiones participativas



En relación con la cohesión social y la equidad, las percepciones recogidas a través de asociaciones vecinales, culturales y de mayores ponen el acento en el envejecimiento acusado de la población en buena parte de los barrios consolidados, como San José de Valderas o Parque Lisboa. Esto genera una creciente preocupación por la soledad no deseada y la necesidad de reforzar redes de cuidado comunitario, así como de dotar a estos barrios de espacios y actividades intergeneracionales que mantengan el vínculo social y el bienestar.

Se reconoce el valor del actual modelo de ciudad compacta y de barrios vivos, donde la proximidad entre vecinos, el pequeño comercio y la vida urbana favorecen relaciones de confianza y apoyo mutuo. Sin embargo, también se alerta del progresivo debilitamiento del tejido asociativo tradicional, en parte por la falta de relevo generacional y por la percepción de una implicación municipal limitada para impulsar o facilitar su renovación. Esta percepción persiste a pesar de los esfuerzos realizados para reactivar dicho tejido, centrados primeramente en lo cuantitativo –número de espacios y actividades– que en una dinamización cualitativa y efectiva. Este declive conlleva el riesgo de perder espacios de socialización, actividades culturales y dinámicas colectivas que históricamente han sido fundamentales para tejer comunidad en Alcorcón.

Desde estas entidades se subraya la necesidad de fortalecer el asociacionismo, no solo como transmisor de valores comunitarios, sino como herramienta para sostener actividades culturales, deportivas y solidarias que alimentan la cohesión social. Se demanda un respaldo municipal más claro, que facilite la organización de iniciativas, el acceso a espacios y recursos, y que impulse programas capaces de motivar a nuevas generaciones a implicarse en la vida colectiva.

Por otro lado se detecta, también expresado con preocupación por algunos agentes, la aparición de ciertos discursos que, si bien no son mayoritarios, trasladan una narrativa que responsabiliza indirectamente a la población inmigrante de la presión sobre los servicios públicos o de captar ayudas sociales. Esto pone de manifiesto la importancia de mantener políticas activas de integración, convivencia y comunicación que visibilicen la diversidad como un valor, evitando el riesgo de derivar en actitudes excluyentes.

En paralelo, se destaca la oportunidad que representa la pluralidad cultural del municipio para dinamizar su vida comunitaria, siempre que se promuevan espacios de encuentro, actividades compartidas y campañas de sensibilización que ayuden a normalizar la diversidad identitaria. En conjunto, el reto en torno a la cohesión social pasa por reforzar la vitalidad asociativa, asegurar el carácter inclusivo de los barrios y apostar por un Alcorcón donde la convivencia y el apoyo mutuo sigan siendo señas de identidad frente a la fragmentación o la desconfianza.

2.7. Modelos productivos y economía urbana





Objetivo Estratégico 7: Impulsar y favorecer la Economía Urbana

Objetivos Específicos:

7.1. Buscar la productividad local, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica.

7.2. Fomentar el turismo inteligente, sostenible y de calidad y los sectores clave de la economía local.

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D26A	Trabajadores en sector agricultura (%)	0.10	1C	1C	1C
D26B	Trabajadores en sector industria (%)	8.30	2C	3C	2C
D26C	Trabajadores en sector construcción (%)	10.60	3C	2C	2C
D26D	Trabajadores en sector servicios (%)	81.00	4C	3C	4C
D27A	Establecimientos en sector agricultura (%)	0.00	1C	1C	1C
D27B	Establecimientos en sector industria (%)	4.80	2C	3C	1C
D27C	Establecimientos en sector construcción (%)	10.10	3C	2C	1C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D27D	Establecimientos en sector servicios (%)	85.10	4C	3C	4C
D28A	Porcentaje de parados total (%)	6.98	2C	2C	1C
D28B	Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)	33.12	1C	2C	1C
DST05	Suelo en desarrollo de actividad económica respecto al suelo urbano (%)	11.99	4C	4C	2C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

La economía urbana es clave para la cohesión, el dinamismo y el crecimiento sostenible. En Alcorcón, la evolución de su base industrial y comercial, la estructura del empleo y la apuesta por la innovación y el incipiente turismo plantean desafíos y oportunidades en la generación de valor local. Esta sección examina la actividad económica y la empleabilidad, los modelos productivos en polígonos industriales y comercio de proximidad, la innovación y el emprendimiento, y la estrategia turística y creativa, con el fin de identificar vías para fortalecer un crecimiento equilibrado y sostenible.

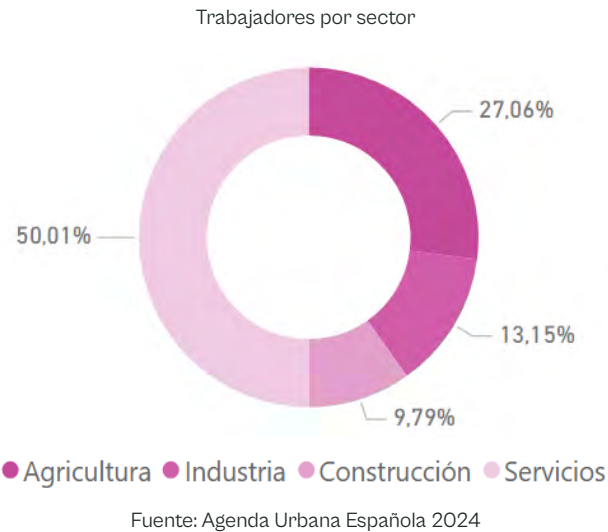
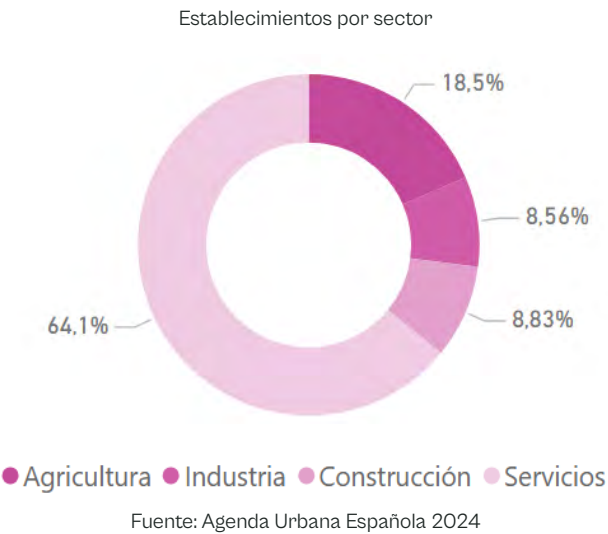
Indicadores descriptivos

Según los datos descriptivos, la economía de Alcorcón se caracteriza por una marcada terciarización. El 81,00% de los trabajadores y el 85,10% de los establecimientos se concentran en el sector servicios, lo que posiciona a Alcorcón en los cuartiles más altos a nivel nacional y en el Sur Metropolitano en este sector. La agricultura es prácticamente inexistente, con solo un 0,10% de trabajadores y un 0,00% de establecimientos. Por su parte, la industria representa el 8,30% de los trabajadores y el 4,80% de los establecimientos, mientras

que la construcción emplea al 10,60% de los trabajadores y agrupa el 10,10% de los establecimientos. Ambos sectores tienen una presencia moderada, destacando su relevancia en el contexto metropolitano cercano.

En cuanto al empleo general, Alcorcón mantiene una tasa de paro total del 6,98%, cifra que es ligeramente superior a la Comunidad de Madrid, pero inferior a la media del Sur Metropolitano. El paro entre 25 y 44 años alcanza el 33,12%, un grupo de edad significativo dentro de la población desempleada. A pesar de su intensa urbanización, Alcorcón dispone de un 11,99% de su suelo urbano aún sin desarrollar para actividad económica, lo que representa una importante reserva para el crecimiento futuro.

Los gráficos a continuación ofrecen una visión complementaria de la estructura económica. En el gráfico de Establecimientos por sector, el 64,1% corresponde a Servicios, seguido por Agricultura con 18,5%, Construcción con 8,83% e Industria con 8,56%. En el gráfico de Trabajadores por sector, Servicios también es el dominante con 50,01%, pero Agricultura representa un 27,06%, Industria un 13,15% y Construcción un 9,79%. Esta comparación resalta la preponderancia de los servicios en ambos indicadores, aunque con una mayor proporción de trabajadores en agricultura en el segundo gráfico, lo que sugiere una diferencia metodológica o una visión más amplia de las actividades rurales en esta fuente específica.





Actividad económica local y empleabilidad

Estructura productiva

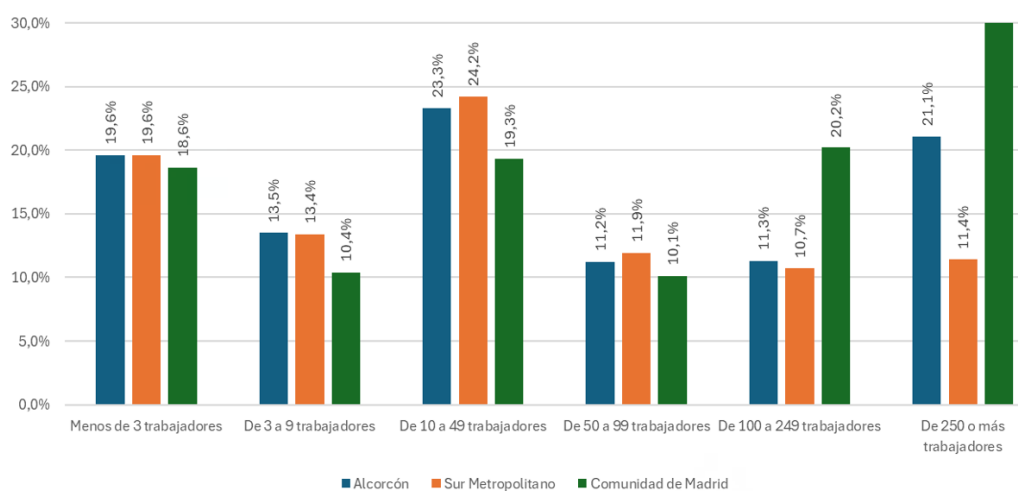
El desarrollo económico de Alcorcón ha estado estrechamente vinculado al crecimiento urbanístico e industrial de las décadas de 1960 y 1970. La expansión del sector industrial impulsó un fuerte aumento demográfico, que permitió a la ciudad superar los 150.000 habitantes a comienzos del siglo XXI. Al igual que otros municipios del entorno metropolitano, Alcorcón se consolidó como ciudad dormitorio gracias a una oferta de vivienda más asequible que la de la capital y a su buena accesibilidad con Madrid. No obstante, ha mantenido una cierta autonomía funcional, combinando su carácter residencial con una base económica diversificada.

En 2024, el municipio registra un total de 14.437 unidades productivas, mayoritariamente pequeñas y medianas empresas. Los sectores con mayor peso son comercio y hostelería (28,8%), información y servicios profesionales (16,9%) y construcción (11,6%), que en conjunto superan la mitad del

tejido empresarial. En términos de empleo, el 56,4% de los ocupados trabaja en empresas de menos de 50 empleados, destacando aquellas con entre 10 y 49 trabajadores (23,3%), seguidas por las de 250 o más empleados (21,1%) y las microempresas de menos de 3 empleados (19,6%), una estructura similar a la del Sur Metropolitano.

La mayor parte del empleo local se concentra en tres grandes sectores: comercio y hostelería (28,6%), administraciones públicas, educación y sanidad (23,2%) e información y servicios profesionales (19%), que en conjunto representan aproximadamente el 71% del empleo generado en el municipio. Esta distribución evidencia una clara especialización en el sector terciario, donde predominan las actividades vinculadas a los servicios, tanto públicos como privados. Por el contrario, las actividades industriales mantienen un peso reducido en el mercado laboral local, representando únicamente el 8,8% del total del empleo, lo que refleja el

Porcentaje de empleo por tamaño de la empresa



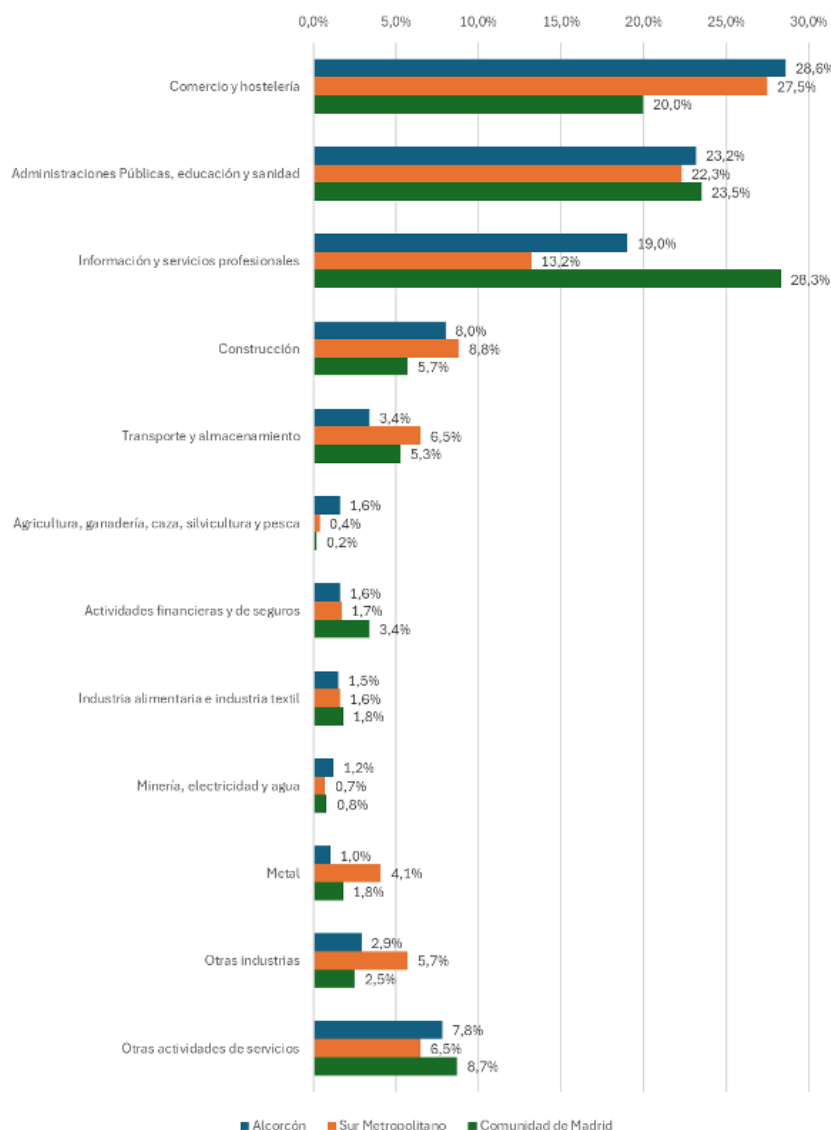
Fuente: Estudio de Áreas Industriales de CEIM

proceso de terciarización de la economía municipal y la necesidad de replantear estrategias para revitalizar el tejido productivo vinculado a la industria.

Alcorcón se ha consolidado como un polo comercial de referencia en el sur y oeste de la Comunidad de Madrid, con una implantación significativa desde finales de los años 80, cuando marcas de gran distribución se establecieron en San José de Valderas. Esta vocación comercial se reforzó en los años 90 y 2000 con la apertura de Parque Oeste y centros como X-Madrid. Paralelamente,

el comercio tradicional mantiene su peso en el eje central del casco urbano, donde constituye el núcleo del tejido comercial local. Para reforzar el comercio de proximidad, el Ayuntamiento promueve iniciativas como el Ecomercado de Alcorcón, un evento que fomenta el consumo responsable y el apoyo a productores locales. Esta feria reúne a más de treinta expositores de productos ecológicos, artesanales y de cercanía, e incluye actividades familiares y culturales. Para ampliar su impacto, sería clave dotarlo de mayor continuidad y periodicidad dentro del calendario municipal.

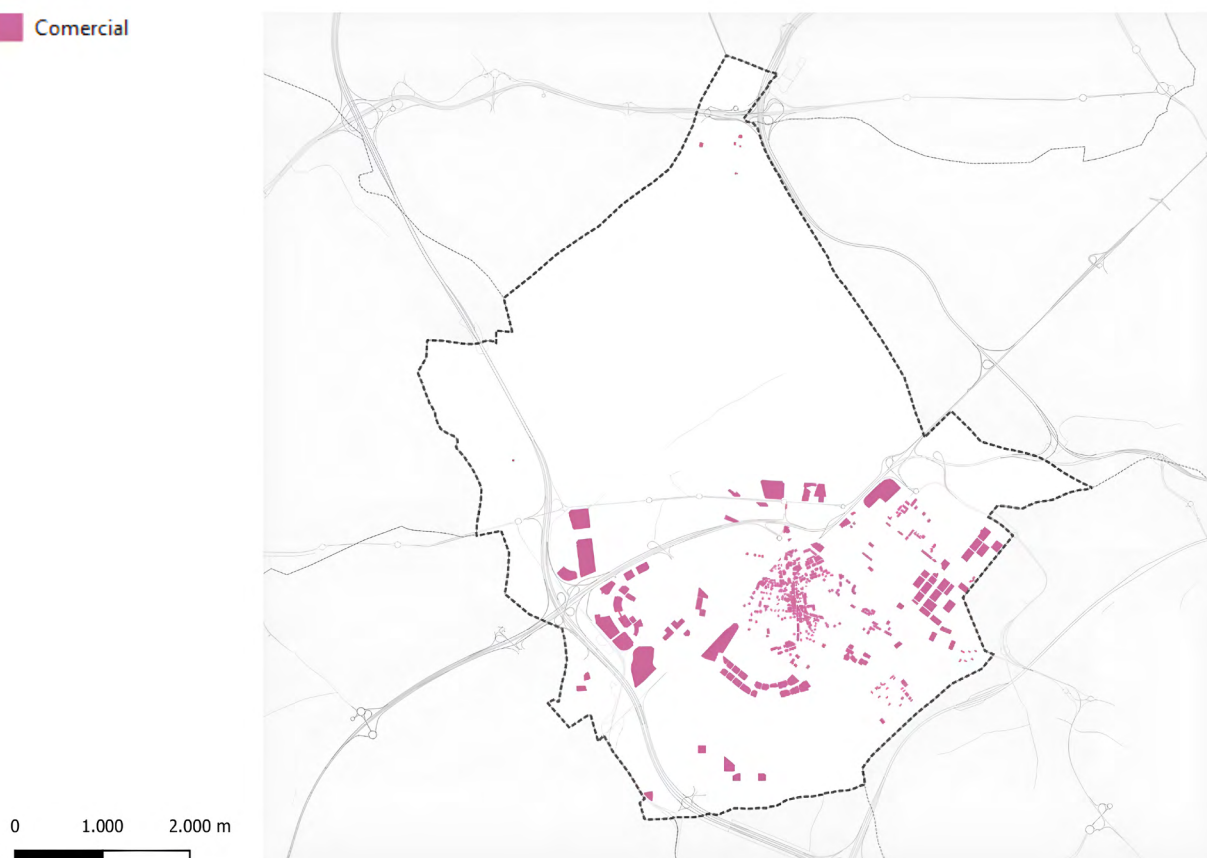
Porcentaje de empleo por actividad



Fuente: Estudio de Áreas Industriales de CEIM



Actividad Comercial

 Comercial


Fuente: Elaboración propia en base a Catastro

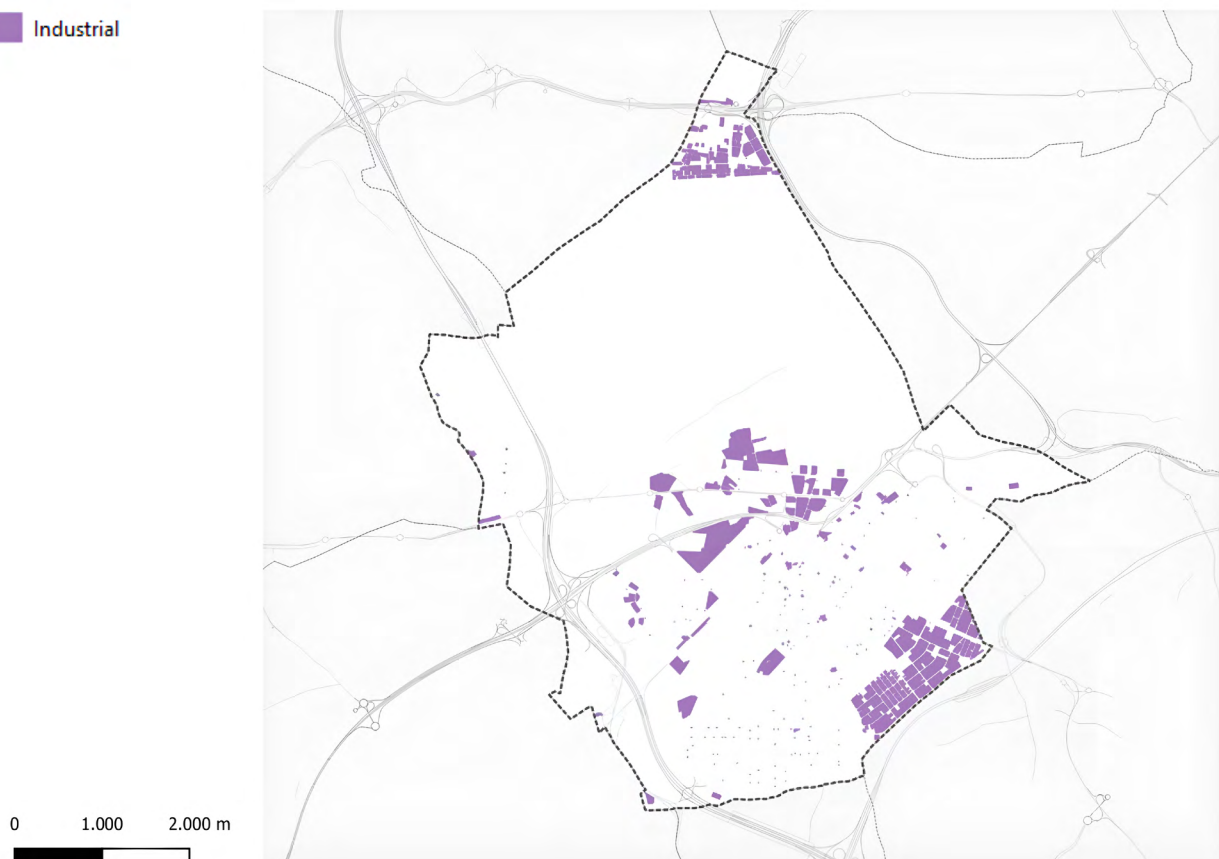
La actividad industrial del municipio tiene también una larga trayectoria. Se inició en los años 60 con el polígono Urtinsa y las primeras industrias de San José de Valderas, y se amplió en los años 70 con los polígonos Industrias Especiales y Ventorro del Cano. Las áreas industriales cuentan con importantes activos: una localización estratégica, una sólida tradición empresarial y la existencia de suelo disponible, en particular en el sector norte, donde se localiza la mayor bolsa de suelo sin urbanizar de la corona metropolitana, con un 40% del término municipal considerado como suelo no urbanizable. Sin embargo, este potencial se ve limitado por deficiencias estructurales, problemas de accesibilidad y carencias en servicios urbanos, lo que hace necesaria su modernización.

El Estudio de Áreas Industriales de CEIM identifica las características de los principales polígonos:

- **Urtinsa**, el más consolidado y diverso, combina industrias tradicionales con servindustria, automoción, hostelería y residencias. Su buena conexión con Madrid y la presencia de entidades como el IMEPE y ESMASA refuerzan su papel como nodo económico y logístico.
- **San José de Valderas** presenta un desajuste urbano por la pérdida de su función industrial ante el avance residencial. Aunque no hay un consenso general sobre su transformación, se han iniciado cambios puntuales que sustituyen usos industriales por actividades comerciales y terciarias, especialmente en torno a la Avenida del Pilar y la estación de metro Puerta del Sur.
- **Industrias Especiales**, de configuración irregular, destaca por su componente comercial y terciario en la zona este, cercana a la calle Argentina. El desarrollo

Actividad Industrial

 Industrial



Fuente: Elaboración propia en base a Catastro

futuro se orienta hacia el oeste, con planes de reparcelación, aunque su expansión se ve limitada por la ausencia de infraestructuras básicas pendientes desde el PGOU de 1999.

y la industria manufacturera (13,9%). Más de la mitad de estas empresas tienen una facturación inferior a los 500.000 euros anuales, con una media situada en torno a los 2,3 millones de euros.

- **Ventorro del Cano**, en el extremo norte del municipio, tiene un origen desestructurado y un aislamiento físico respecto al núcleo urbano, sin conexión con el transporte público municipal. Presenta una mezcla de edificaciones antiguas y modernas, y actualmente se estudia su posible transformación parcial hacia usos residenciales.

En conjunto, los polígonos industriales de Alcorcón albergan 2.117 empresas: el 58% en Urtinsa, el 32% en Ventorro del Cano, el 6,3% en Industrias Especiales y el 3,7% en San José de Valderas. Las actividades más representativas son el comercio y reparación de vehículos (31,8%), la construcción (15,3%)



Empleo

En el año 2024, los centros de trabajo localizados en el municipio de Alcorcón contabilizan un total de 51.387 personas afiliadas a la Seguridad Social, distribuidas mayoritariamente en el régimen general (82%), que corresponde al trabajo por cuenta ajena. El 15,9% se encuentra inscrito en el régimen de autónomos, lo que indica una presencia significativa de trabajadores independientes o por cuenta propia, mientras que un 2% trabaja como empleados del hogar, lo que representa una fracción menor pero constante de la estructura laboral. Esta distribución evidencia una predominancia clara del empleo asalariado, en línea con las dinámicas urbanas del Sur Metropolitano.

Por otro lado, la cifra de afiliaciones registradas entre los residentes de Alcorcón asciende a 79.380 personas en el año 2025, lo que representa un incremento acumulado de casi un 18% en la última década. Esta evolución positiva ha sido relativamente constante, salvo una interrupción puntual en el año 2021 como consecuencia del impacto de la pandemia.

Afiliación en centros productivos de 2024

	TOTAL	%
Régimen general	42.163	82,0%
Régimen agrario	11	0,0%
Régimen del mar	2	0,0%
Régimen de empleados del hogar	1.039	2%
Régimen de autónomos	8.172	15,9%
Régimen del carbón	0	0%
Total afiliados	51.387	100%

Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid.

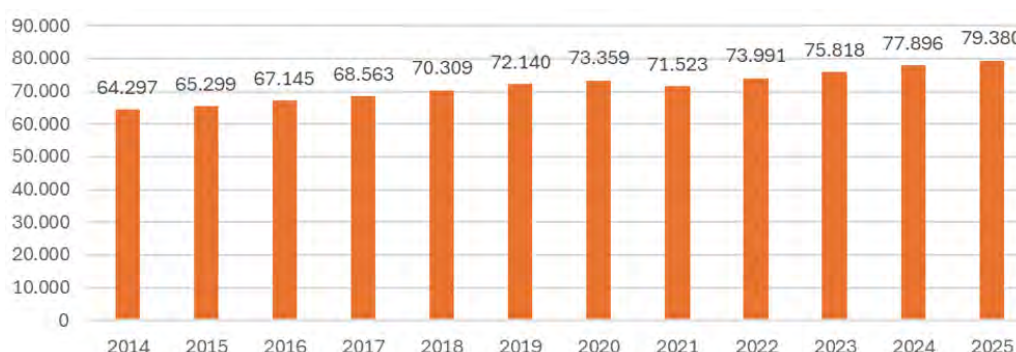
Total afiliados a la Seguridad Social residentes de Alcorcón según actividad (2025)

	TOTAL	%
Agricultura y ganadería	55	0,1%
Construcción	4.871	6,1%
Minería, industria y energía	5.110	6,4%
Servicios de distribución y hostelería	22.704	28,6%
Servicios a empresas y financieros	22.710	28,6%
Otros servicios	23.930	30,1%

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Madrid.

En términos sectoriales, la actividad económica de Alcorcón está claramente dominada por el sector servicios, que concentra el 87,3% de las personas afiliadas a la Seguridad Social residentes en el municipio. Dentro de este ámbito, destacan

Total afiliados a la Seguridad Social residentes de Alcorcón, 2025



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Madrid.

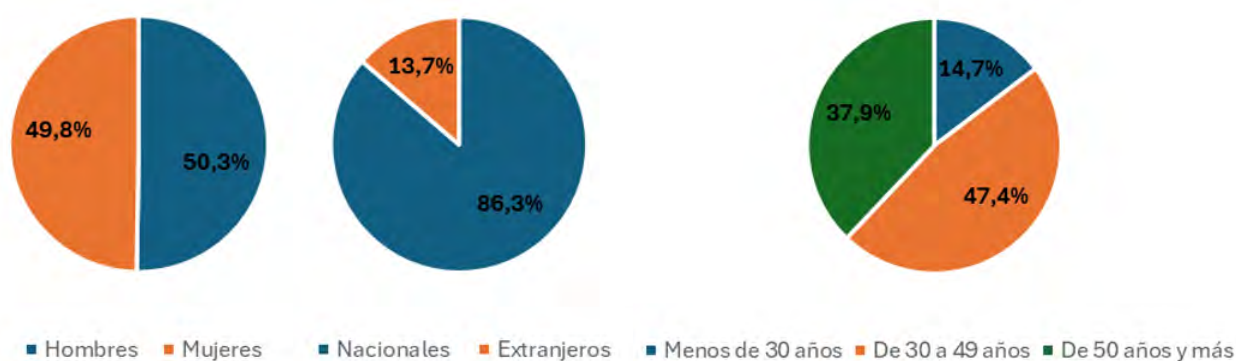
especialmente los servicios de distribución y hostelería (28,6%), los servicios a empresas y financieros (28,6%) y el conjunto de otros servicios (30,1%), que incluyen ramas como la sanidad, la educación o la administración pública. En comparación, los sectores de construcción (6,1%) e industria, minería y energía (6,4%) presentan un peso mucho menor. Esta distribución reafirma el perfil terciarizado de Alcorcón y la fuerte dependencia de actividades relacionadas con el comercio y los servicios profesionales.

Desde una perspectiva sociodemográfica, destaca la elevada participación femenina en el empleo formal, con un 49,8% de mujeres afiliadas, cifra superior tanto a la media del Sur Metropolitano (48,8%) como a la del conjunto de la Comunidad de Madrid (48,3%). Este dato sugiere una tendencia positiva hacia una mayor equidad de género en el acceso al empleo en el ámbito local. En contraste, el 13,9% de afiliaciones correspondientes a personas extranjeras es inferior a los promedios regional y comarcal, lo cual podría reflejar una menor presencia de población migrante en el mercado laboral de Alcorcón o ciertas barreras de acceso a la formalización del empleo para este grupo.

En lo relativo a la estructura por edades, se observa que los trabajadores menores de 30 años representan únicamente el 14,7% del total de afiliados, cifra inferior a los valores observados en el Sur Metropolitano (15,1%) y en la Comunidad de Madrid (17,7%). El grupo central, entre 30 y 49 años, constituye el 47,4%, mientras que los mayores de 50 años alcanzan el 37,9%, muy por encima del promedio regional (32,6%). Este perfil revela una composición laboral envejecida, lo que plantea retos importantes para el relevo generacional, la sostenibilidad del sistema de pensiones y la renovación de competencias en el mercado de trabajo local.

Por otra parte, durante el año 2024, se han registrado en Alcorcón un total de 33.277 nuevas contrataciones laborales, de las cuales un 56,6% corresponde a mujeres. Este porcentaje supera ampliamente el promedio del Sur Metropolitano y de la Comunidad de Madrid, consolidando una tendencia sostenida desde el año 2018, en la que las mujeres han sido contratadas en mayor número que los hombres. Esta dinámica puede interpretarse como un indicio de transformación positiva hacia un mercado laboral más inclusivo en términos de género.

Afiliados a la Seguridad Social residentes según sexo, nacionalidad y estrato de edad, 2025



Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid.



Afiliados a la Seguridad Social residentes según sexo, nacionalidad y estrato de edad, 2025

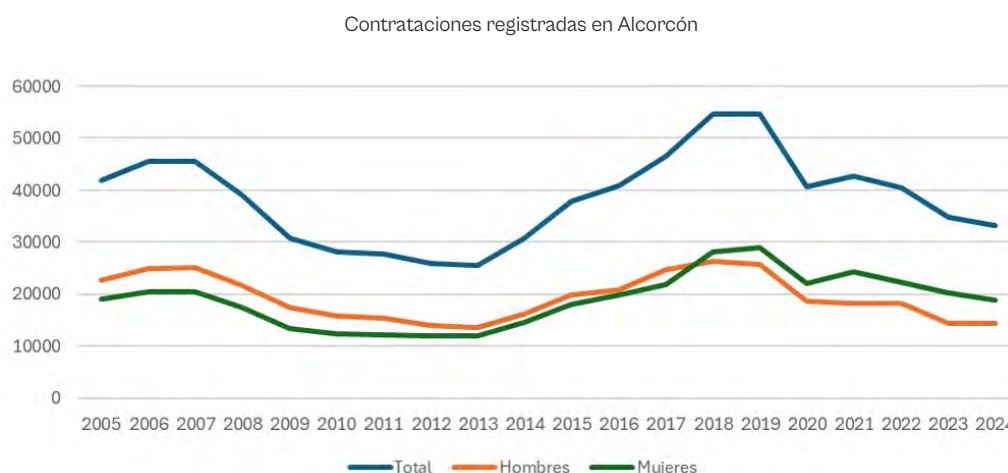
	Alcorcón	SM	CAM
Por sexo (%)			
Hombres	50,3%	51,2%	51,7%
Mujeres	49,8%	48,8%	48,3%
Por nacionalidades (%)			
Nacionales	86,3%	85,0%	83,6%
Extranjeros	13,7%	15,0%	16,4%
Por estrato de edad (%)			
Menos de 30 años	14,7%	15,1%	17,7%
De 30 a 49 años	47,4%	50,8%	49,7%
De 50 años y más	37,9%	34,1%	32,6%

Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid.

El análisis de la serie histórica revela, sin embargo, un descenso acusado en el volumen de contrataciones durante el periodo 2020-2021, en coincidencia con la crisis sanitaria provocada por la pandemia. A pesar de esta coyuntura adversa, la contratación se ha ido recuperando gradualmente en los años posteriores, manteniendo su composición sectorial y de género relativamente estable.

Respecto a la nacionalidad de las personas contratadas, el 72,2% corresponde a población española, mientras que el 27,8% son personas extranjeras, entre las que destaca la presencia de nacionalidades extracomunitarias, que suponen un 23,9% del total. Esta presencia es especialmente significativa en ciertos sectores de alta rotación y temporalidad, lo que refleja una cierta segmentación del mercado de trabajo.

En cuanto a la modalidad contractual, los contratos temporales (52,2%) siguen superando ligeramente a los indefinidos (47,8%), lo que pone de manifiesto una alta prevalencia de la temporalidad, una característica estructural del empleo local. Esta pauta es coherente con lo observado en el resto del Sur de Madrid y en la Comunidad Autónoma en su conjunto.



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Madrid.

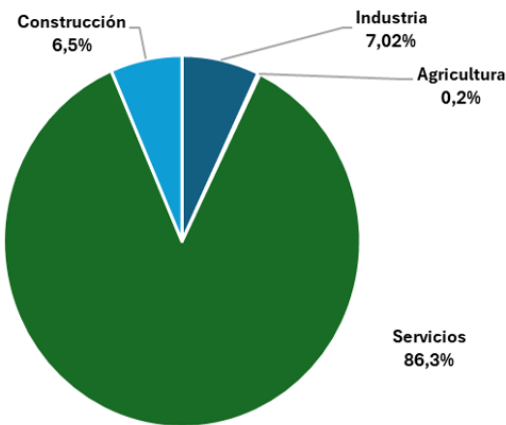
Indicadores de contrataciones, 2024

	Alcorcón	SM	CAM
Por sexo (%)			
Hombres	43,4	53,5	51,4
Mujeres	56,6	46,5	48,6
Por nacionalidad (%)			
Españoles	72,2	70	73,2
Países comunitarios	3,9	4,3	4,9
Países extracomunitarios	23,9	25,8	21,9
Por tipo (%)			
Indefinidos	47,8	44,7	46,9
Temporales	52,2	55,3	53,1

Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid.

Finalmente, se puede mencionar que el sector servicios se configura como el principal motor de las nuevas contrataciones, tanto en términos absolutos como relativos. Además de su volumen, destaca por una elevada rotación y una fuerte concentración de empleo femenino: alrededor del 62% de los contratos a mujeres se generan en este sector. Por el contrario, la construcción y la agricultura siguen mostrando una marcada masculinización, siendo los ámbitos donde se concentra el empleo masculino de nueva incorporación.

Contrataciones registradas en Alcorcón por tipos de actividad



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Madrid.



Desempleo

En 2024, la tasa de paro registrado en Alcorcón se sitúa en el 4,45% por cada 100 habitantes, un valor levemente superior al promedio de la Comunidad de Madrid (4,38%), pero inferior a la media del Sur Metropolitano (5,02%). El punto más crítico en términos de desempleo se alcanzó en 2013, cuando el número total de personas paradas ascendió a 16.195. Desde entonces, la evolución ha sido claramente descendente, con la única excepción de 2021, año en que se produjo un repunte asociado al impacto socioeconómico de la pandemia, llegando a 11.267 personas desempleadas. Esta trayectoria revela una recuperación sostenida, aunque todavía sujeta a vulnerabilidades coyunturales.

Desde una perspectiva de género, las mujeres representan el 60,5% del total de personas desempleadas, frente al 39,5% de los hombres. Esta diferencia refleja una brecha de género persistente, aunque algo más atenuada que en el Sur Metropolitano (61,9%) y ligeramente por encima de la media regional (59,3%). El dato confirma que la inserción laboral femenina continúa enfrentando mayores obstáculos

estructurales, especialmente en sectores con elevada rotación o precariedad.

Por grupos de edad, los menores de 25 años constituyen el 7,7% del paro registrado, proporción inferior al Sur Metropolitano (8,3%), pero superior al conjunto de la Comunidad de Madrid (7,1%). Dentro de este grupo juvenil, el 55,3% son hombres, cifra que supera ligeramente los promedios comarcales y regionales. Las mujeres jóvenes, por su parte, representan el 44,7% de este colectivo, lo que sugiere una mayor vulnerabilidad del desempleo masculino en edades tempranas, aunque con una distribución bastante equilibrada en términos relativos.

Uno de los elementos más significativos del análisis en 2025 es el peso del desempleo entre la población extranjera, que alcanza el 16,5% del total en Alcorcón. Esta proporción es inferior tanto al Sur Metropolitano (18,79%) como a la media autonómica (18,21%), lo que podría indicar una mayor integración relativa del colectivo migrante en el mercado laboral local. Sin embargo, al desagregar por sexo, se observa que el 60% de las

Evolución del número de parados en Alcorcón



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Madrid.

Indicadores del nivel de paro, 2025

	Alcorcón	SM	CAM
Hombres	39,5%	38,1%	40,8%
Mujeres	60,5%	61,9%	59,3%
Menores de 25 años	7,7%	8,3%	7,1%
Hombres menores de 25	55,3%	54,8%	53,6%
Mujeres menores de 25	44,7%	45,2%	46,4%
Extranjeros	16,5%	18,79%	18,21%
Hombres extranjeros	40%	38,7%	41,8%
Mujeres extranjeras	60%	61,3%	58,2%

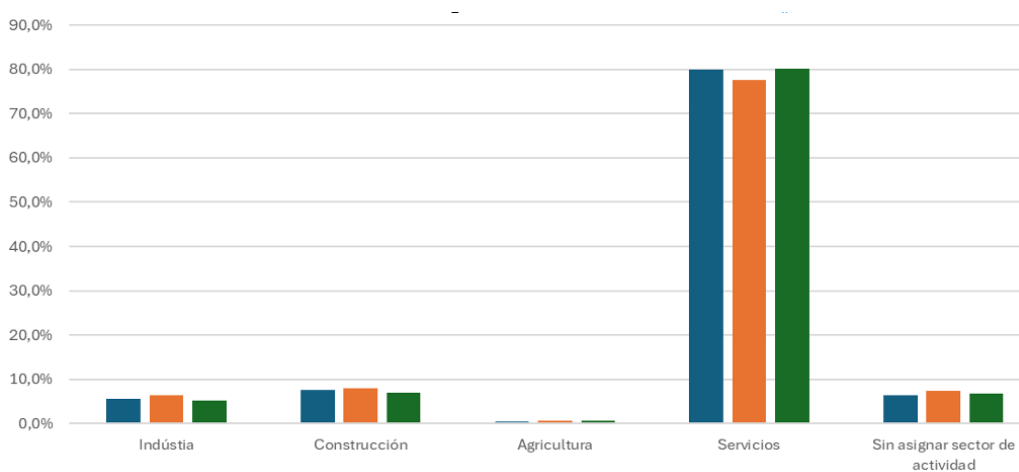
Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid.

Comunidad de Madrid (80,2%) y superior al Sur Metropolitano (77,6%). Esta elevada concentración refleja una dependencia estructural del tejido económico local respecto a las actividades terciarias, lo que incrementa la exposición a fluctuaciones cíclicas y transforma el desempleo en un fenómeno muy vinculado a la estacionalidad, la demanda interna y la precariedad en los servicios.

personas extranjeras en paro son mujeres, proporción comparable al entorno comarcal (61,3%) y superior al dato regional (58,2%), lo cual pone de relieve las barreras añadidas que enfrentan las mujeres migrantes para acceder y mantenerse en el empleo.

En términos sectoriales, la estructura del paro en Alcorcón presenta un perfil similar al del conjunto regional. El sector servicios concentra el 80% del desempleo, cifra prácticamente idéntica a la de la

Paro en Alcorcón por sector de actividad, 2025



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto de Estadística de Madrid.



MODELOS PRODUCTIVOS Y ECONOMÍA URBANA

----- Limite

Sup Comercial

- 1 - 217
- 217 - 933
- 933 - 2694
- 2694 - 6102
- 6102 - 13401
- 13401 - 120110
- 120110 - 147088

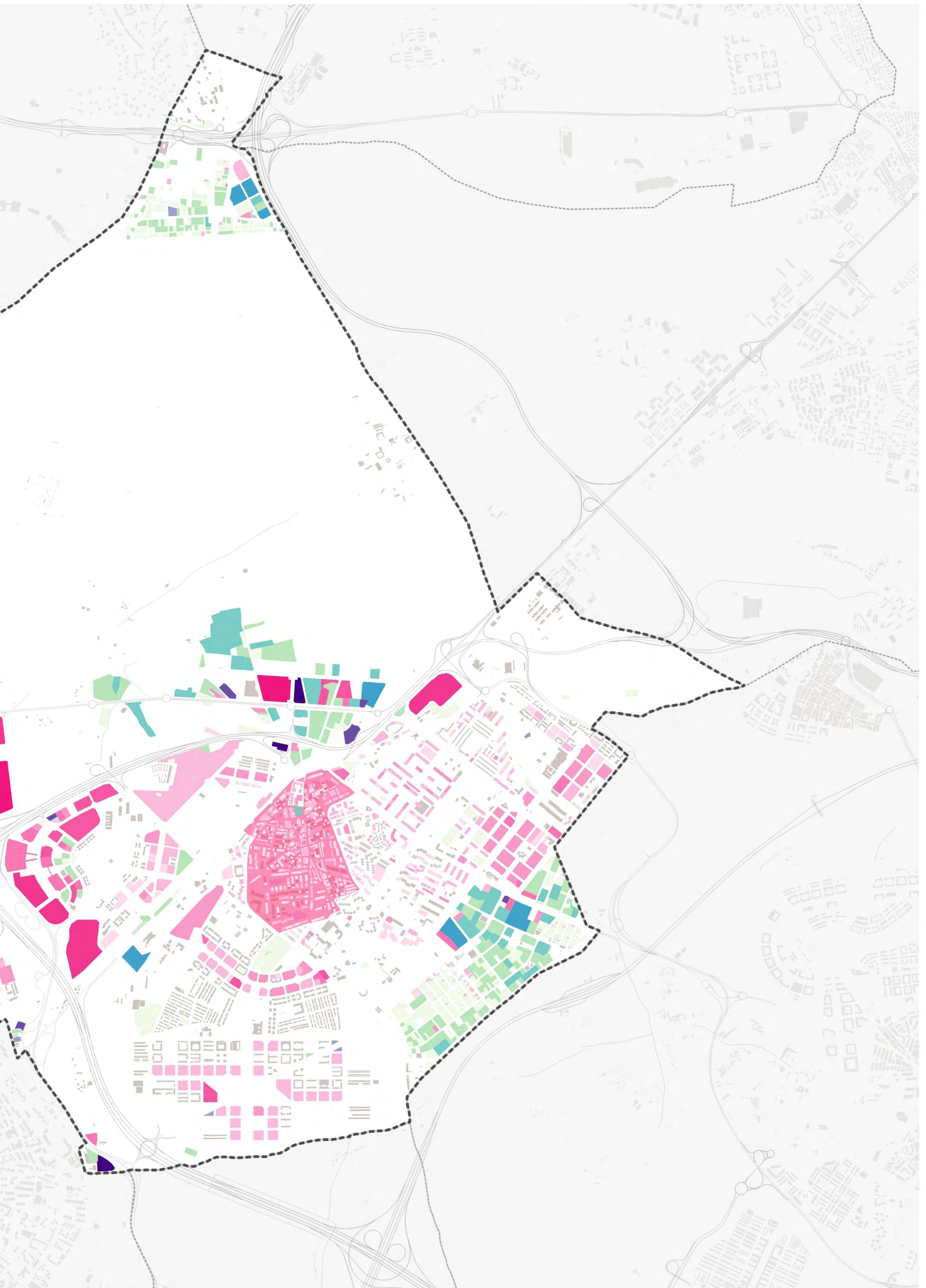
Sup Hostelería

- 1 - 140
- 140 - 631
- 631 - 1707
- 1707 - 5373
- 5373 - 14974

Sup industrial

- 1 - 1005
- 1005 - 4500
- 4500 - 11627
- 11627 - 26264
- 26264 - 55760





Actividades económicas emergentes

Innovación y emprendimiento

Desde la Alcaldía se impulsa una visión estratégica que posiciona a Alcorcón como la "Puerta del Sur de Madrid", promoviendo alianzas con municipios del entorno y apostando por la innovación transversal y la economía digital como ejes del desarrollo económico local. En este contexto, el municipio forma parte de las dos principales redes nacionales en esta materia: ostenta la vicepresidencia de la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI) y es miembro activo de la Red Innpulso, que agrupa a las ciudades reconocidas por su compromiso con la ciencia y la innovación.

A esta orientación se suma la disponibilidad de suelo sin desarrollar y una ubicación estratégica en el área metropolitana, lo que sitúa a Alcorcón como un enclave con alto potencial en sectores como la logística, el uso de datos, la inteligencia artificial, las nuevas tecnologías y las energías renovables.

En foros como Madrid Platform (2023), el Ayuntamiento ha presentado un plan de desarrollo que gira en torno a varios ejes estratégicos:

- **Promover nuevas fuentes de energía** y avanzar en la transformación ecológica del modelo económico.
- **Crear un hub audiovisual**, como motor económico y referente sectorial.
- **Modernizar e impulsar los polígonos industriales** mediante usos innovadores y tecnologías emergentes.
- **Fomentar la colaboración público-privada y académica**, con universidades como actores clave en la generación de conocimiento.

No obstante, Alcorcón compite con municipios vecinos por captar inversiones y empresas, debido a su proximidad con la capital y las principales infraestructuras de transporte, lo que genera una elevada presión territorial.

En este contexto, la ciudad ha comenzado a desarrollar proyectos de economía circular y energías sostenibles, como la futura planta de reciclaje de residuos orgánicos, que no solo generará empleo, sino que permitirá valorizar residuos y convertirlos en oportunidades productivas. Se prevé además la creación de un espacio demostrativo para acoger iniciativas de investigación aplicada y reforzar el posicionamiento de Alcorcón como referente regional en reciclaje. De la mano de ESMASA, se están impulsando proyectos piloto de economía circular enfocados a la revalorización de materiales, así como la puesta en marcha de una comunidad energética junto a pymes del polígono Urtinsa, basada en autoconsumo compartido. Esta iniciativa refuerza el compromiso municipal con la innovación energética y la colaboración público-privada.

El campus de Ciencias de la Salud de la Universidad Rey Juan Carlos representa otro pilar del ecosistema local de innovación, ofreciendo un entorno propicio para iniciativas empresariales vinculadas a la salud y la biotecnología. En paralelo, se busca complementar el capital investigador con nuevas infraestructuras, soluciones de alojamiento temporal para estudiantes y



proyectos de revitalización urbana, con el objetivo de consolidar a Alcorcón como una marca vinculada al sector salud.

Campus Ciencias de la Salud de la Universidad Rey Juan Carlos



Fuente: Universidad Rey Juan Carlos

Este ecosistema innovador se ve reforzado por el papel del Instituto Municipal para el Empleo y la Promoción Económica (IMEPE), que actúa como agente dinamizador del empleo y la innovación. El IMEPE alinea su actividad con los grandes objetivos estratégicos de la ciudad, y canaliza las políticas locales de apoyo al empleo, la formación y el emprendimiento. Ofrece servicios como agencia de colocación, orientación laboral, formación certificada, asesoramiento a emprendedores, y gestiona una incubadora de empresas con más de 1.000 m² de espacios colaborativos para nuevas iniciativas económicas.

Modelo turístico

Alcorcón comienza a consolidarse como un destino turístico emergente dentro del Sur Metropolitano de Madrid. En 2023, la ciudad alcanzó una tasa de 458,82 visitantes por cada 1.000 habitantes. Aunque esta cifra se sitúa aún por debajo de la media comarcal (472,83) y regional (604,31), refleja una base sólida sobre la que construir una oferta diferenciada y complementaria a la capital.

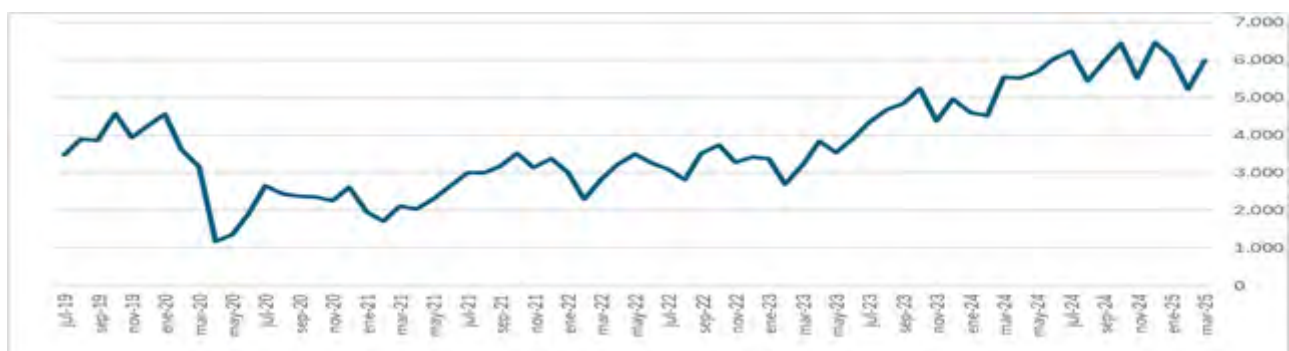
La evolución mensual confirma una tendencia ascendente en los últimos años, con 5.984 visitantes registrados en marzo de 2025, lo que evidencia una capacidad de atracción creciente pese a la fuerte competencia metropolitana. El impacto de la pandemia en 2020 marcó el punto más bajo de la serie, pero la recuperación posterior indica un interés renovado por los destinos urbanos intermedios. Este contexto plantea una oportunidad estratégica para consolidar un modelo turístico singular, basado en la identidad local, la creatividad y el aprovechamiento cultural del espacio urbano.

La estrategia turística de Alcorcón se articula en torno a tres ejes: reciclaje creativo, salud y promoción del Museo de Arte en Vidrio (MAVA). Estos pilares buscan diversificar

la oferta urbana y posicionar a la ciudad como un destino atractivo dentro del área metropolitana. El MAVA, especializado en arte contemporáneo en vidrio y con una colección única, representa un activo clave. Su programación estable –que incluye exposiciones, talleres, visitas y encuentros profesionales– lo consolida como referente cultural. Mediante una estrategia de marketing específica, se aspira a proyectarlo a escala nacional e internacional, integrándolo en los circuitos culturales de la región.

Con el objetivo de reforzar esta estrategia, se contempla la activación de equipamientos con alto potencial turístico, como la Ciudad Deportiva y el CREA (Centro de Creación de las Artes de Alcorcón). Este último, compuesto por nueve edificios, se encuentra en proceso de reconversión funcional y ya alberga varios proyectos estratégicos. Entre ellos, destaca la cesión del edificio I a la Administración General del Estado, que lo destinará a la implantación del Centro Estatal de Coordinación del Servicio ATENPRO, una gran plataforma pública de atención, protección y apoyo integral a mujeres víctimas de violencia de género. De este modo, el CREA se proyecta como un futuro

Número de turistas mensuales de Alcorcón



Fuente: Instituto Nacional de Estadística



polo de atracción regional que combina funciones culturales, sociales y productivas, con capacidad para integrarse en rutas temáticas y estrategias de dinamización turística urbana.

Centro de Creación de las Artes de Alcorcón



Fuente: Ayuntamiento Alcorcón

También se prevé una red de rutas culturales que conecte el CREAA con otros espacios emblemáticos del municipio. Esta iniciativa se complementa con una red de centros culturales que acogen disciplinas como danza, teatro, cómic, literatura infantil y artes plásticas. Entre los equipamientos destacados, el Centro del Títere se presenta como un espacio singular, con programación dirigida al público familiar y educativo. Además, el programa de residencias técnicas y artísticas impulsa la creación escénica local y fomenta vínculos estables entre compañías y ciudadanía.

La gastronomía también se perfila como un eje estratégico. El proyecto “Alcorcón Cultura Gastronómica”, promovido por IMEPE, busca mejorar el sector hostelero mediante procesos de autoevaluación, formación y reconocimientos voluntarios. Los establecimientos participantes

pueden obtener distinciones como “Restaurante comprometido” o “Bar-cafetería comprometido”, fortaleciendo su posicionamiento en una oferta cada vez más profesionalizada. Este impulso se completará con la creación de un espacio gastronómico estable que actúe como escaparate de los sabores locales y refuerce la identidad culinaria del municipio.

El entorno urbano ofrece múltiples oportunidades para el turismo de proximidad, gracias a sus parques, zonas verdes y rutas temáticas centradas en fuentes históricas o esculturas urbanas. Las fiestas locales se consolidan como espacios de encuentro multicultural e intergeneracional. Iniciativas como la I Feria de las Culturas o la I Feria de Artesanía Local, organizadas con la participación de entidades vecinales, reflejan el dinamismo social de la ciudad y su potencial de atracción turística.

Toda esta oferta se articula mediante una web municipal que reúne el catálogo de recursos turísticos, la agenda cultural, los espacios visitables y la oferta gastronómica, facilitando el acceso a la información tanto para residentes como para visitantes.

Conclusiones participativas



La situación económica de Alcorcón se percibe marcada por una notable dualidad. Desde el ámbito empresarial se subraya el potencial del municipio por su localización estratégica y su papel dentro del sur metropolitano, pero insiste en que resulta imprescindible desarrollarlo mediante la creación de nuevo suelo y la regeneración de los polígonos existentes para atraer empresas y actividades económicas de mayor valor añadido. Señalan especialmente el dinamismo de algunas áreas como la zona norte de Ventorro del Cano, frente a la necesidad urgente de modernizar URTINSA y el Ventorro sur, que presentan déficits de accesibilidad, infraestructuras y atractivo para nuevas inversiones.

Por su parte, las entidades sindicales apuntan a un tejido empresarial fragmentado, con predominio de pequeñas empresas, un peso insuficiente de la industria y carencias en la oferta de formación especializada, lo que limita la generación de empleo estable y cualificado. Este diagnóstico conecta con las preocupaciones expresadas por organizaciones vecinales, que alertan sobre la pérdida del comercio de proximidad y el progresivo vaciamiento de locales, en particular en el casco y los barrios más tradicionales, un fenómeno que mina la vitalidad urbana y la cohesión social.

Se detecta una oportunidad para diversificar la economía local impulsando la colaboración entre el ámbito universitario, el tejido empresarial y el propio ayuntamiento, con vistas a atraer sectores vinculados a la innovación, la salud o la tecnología. Sin embargo, para que esto sea viable, se remarca la importancia de modernizar los polígonos industriales y de fortalecer sus conexiones físicas y funcionales con el resto de la ciudad, evitando que queden como enclaves segregados.

Por otro lado, los agentes urbanísticos ven en el desarrollo de nuevos sectores una ocasión para introducir usos mixtos que combinen actividades industriales, servicios y residenciales, articulados mediante redes peatonales y espacios abiertos. Sin embargo, desde el tejido social y sindical se advierte del riesgo de que estas dinámicas terminen reproduciendo modelos centrados en la logística y el almacenamiento, con empleo poco cualificado y alto impacto ambiental, lo que subraya la necesidad de orientar el crecimiento hacia proyectos que realmente incrementen el valor añadido y mejoren la calidad del empleo, especialmente para la población joven local.

Finalmente, se pone de relieve la necesidad de reforzar la coordinación público-privada y de dotar de mayor eficacia a espacios como el Pacto Local, percibidos todavía como poco articulados. Esto aparece como una condición indispensable para aprovechar el potencial del municipio y transitar hacia un modelo económico más diversificado, sostenible y capaz de generar empleo digno.



2.8. Vivienda





Objetivo Estratégico 8: Garantizar el acceso a la vivienda

Objetivos Específicos:

- 8.1. Fomentar la existencia de un parque de vivienda adecuado a precio asequible
- 8.2. Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables.

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D01	Variación de la población 2007 - 2017 (%)	1,81	2C	1C	1C
D06	Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de suelo urbano (hab./ha)	59,97	4C	4C	1C
D08	Densidad de vivienda por superficie de suelo urbano (Viv/ha)	52,42	4C	4C	3C
D29	Número de viviendas por cada 1.000 habitantes	411,50	1C	2C	3C
D32	Variación del número de hogares 2001-2011 (%)	-0,30	1C	1C	1C
D33	Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%)	-0,36	1C	2C	1C
D34	Porcentaje de vivienda secundaria (%)	1,84	1C	1C	3C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D35	Porcentaje de vivienda vacía (%)	4,92	1C	1C	1C
DST01	Densidad de viviendas previstas en las áreas de suelo de desarrollo (Viv/ha).	13,72	2C	3C	1C
DST06	Viviendas previstas en áreas de desarrollo respecto al parque existente (%)	29,88	2C	3C	4C
DST07	Número viviendas previstas en las áreas de desarrollo cada 1.000 habitantes	122,97	2C	2C	4C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

La vivienda es un factor determinante del desarrollo y del bienestar colectivo. En Alcorcón, el análisis del parque residencial –su disponibilidad, calidad y grado de vacancia– así como de las condiciones de acceso –régimen de tenencia, precios y esfuerzo económico–, y de la oferta de vivienda pública y de las políticas habitacionales adoptadas, dibujan una realidad heterogénea de oferta y demanda. Esta sección examina esos aspectos, apoyándose en indicadores clave, para señalar los principales desafíos en materia de rehabilitación, asequibilidad y cohesión social.

Indicadores descriptivos

El análisis de los indicadores generales confirma Alcorcón presenta un alto grado de consolidación urbana, con densidades residenciales muy elevadas tanto en términos de población como de viviendas por hectárea de suelo urbano. Con cerca de 60 habitantes y 52 viviendas por hectárea, el municipio se sitúa entre los más densamente edificados del sur metropolitano, lo que condiciona la disponibilidad de suelo y limita las posibilidades de expansión a corto plazo.

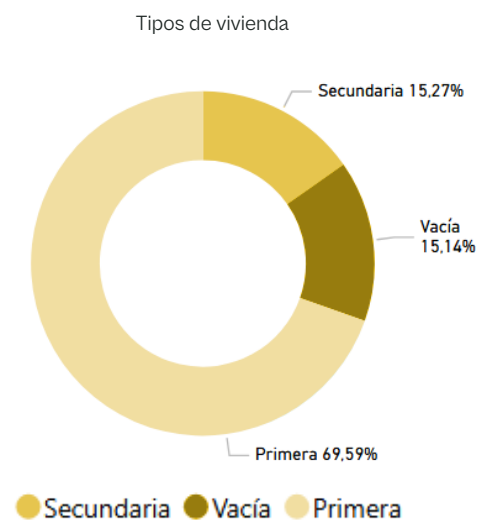
Según el Censo de 2021, el municipio cuenta con 70.602 viviendas, de las cuales apenas un 4,92 % se encuentran vacías y un 1,84 % corresponden a vivienda secundaria. Esta baja proporción evidencia una alta ocupación efectiva del parque construido. No obstante, muchas de estas viviendas vacías presentan deficiencias de habitabilidad, accesibilidad o eficiencia energética, lo que limita su capacidad para absorber parte de la demanda actual sin procesos previos de rehabilitación.

Al mismo tiempo, la formación de nuevos hogares se encuentra estancada y el parque habitacional apenas ha crecido entre 2001 y 2011 (variaciones del -0,30 % en hogares y -0,36 % en viviendas), lo que refuerza la necesidad de renovar el stock existente y adecuarlo a las nuevas estructuras familiares y condiciones demográficas del municipio.

En este contexto, los desarrollos previstos adquieren especial relevancia. Las nuevas áreas de crecimiento residencial aportarán una densidad moderada (13,72 viv/ha) y podrían suponer un incremento del parque de casi el 30 %, con 123 nuevas viviendas por cada 1.000 habitantes. Si se garantiza que una parte sustancial de esta oferta corresponde a vivienda protegida o en alquiler asequible, estas operaciones urbanísticas podrían contribuir de forma relevante a aliviar las tensiones del mercado y mejorar el acceso a la vivienda.

Sin embargo, estos datos contrastan con el estancamiento en la formación de nuevos hogares y la escasa renovación del parque habitacional, lo cual refuerza la necesidad de impulsar políticas de rehabilitación y/o nuevas promociones adaptadas a las transformaciones demográficas.

Por otro lado, los desarrollos futuros cobran especial relevancia. Las previsiones apuntan a una densidad residencial moderada en suelo de desarrollo (13,72 viv/ha), con una aportación significativa al parque total: casi el 30 % de crecimiento respecto al existente y unas 123 nuevas viviendas por cada 1.000 habitantes, lo que puede aliviar parcialmente las tensiones de acceso a la vivienda si se garantiza una proporción adecuada de vivienda protegida y en alquiler asequible.

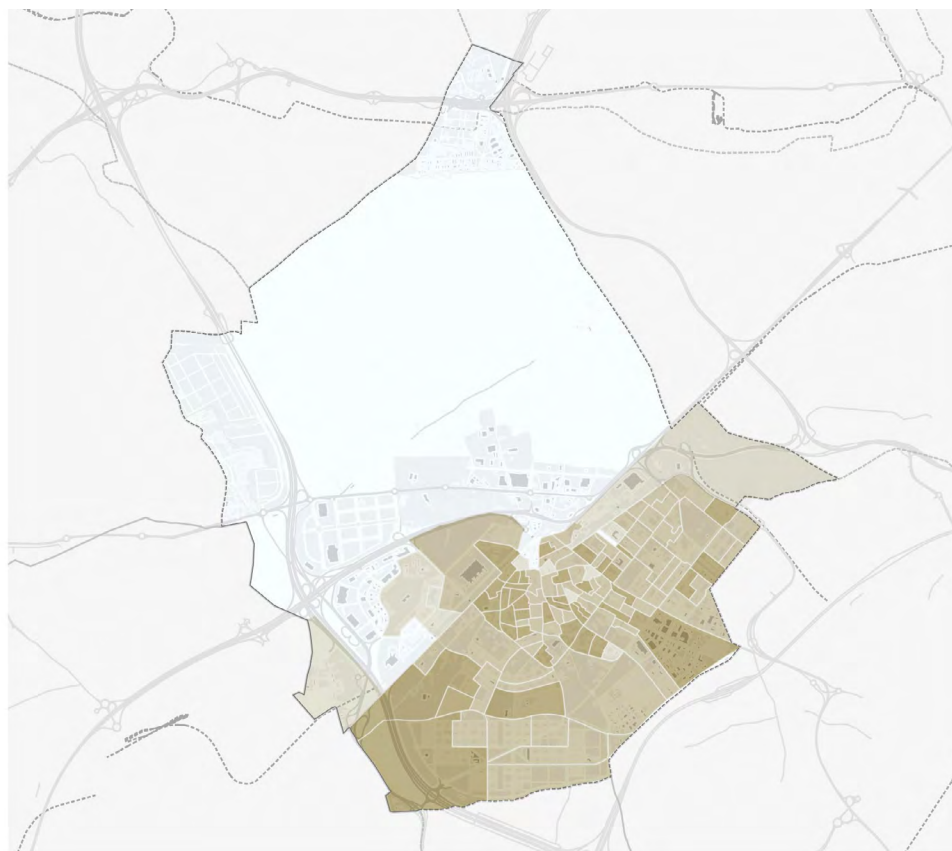
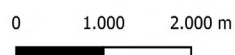
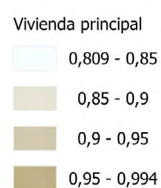


Fuente: Agenda Urbana Española 2024



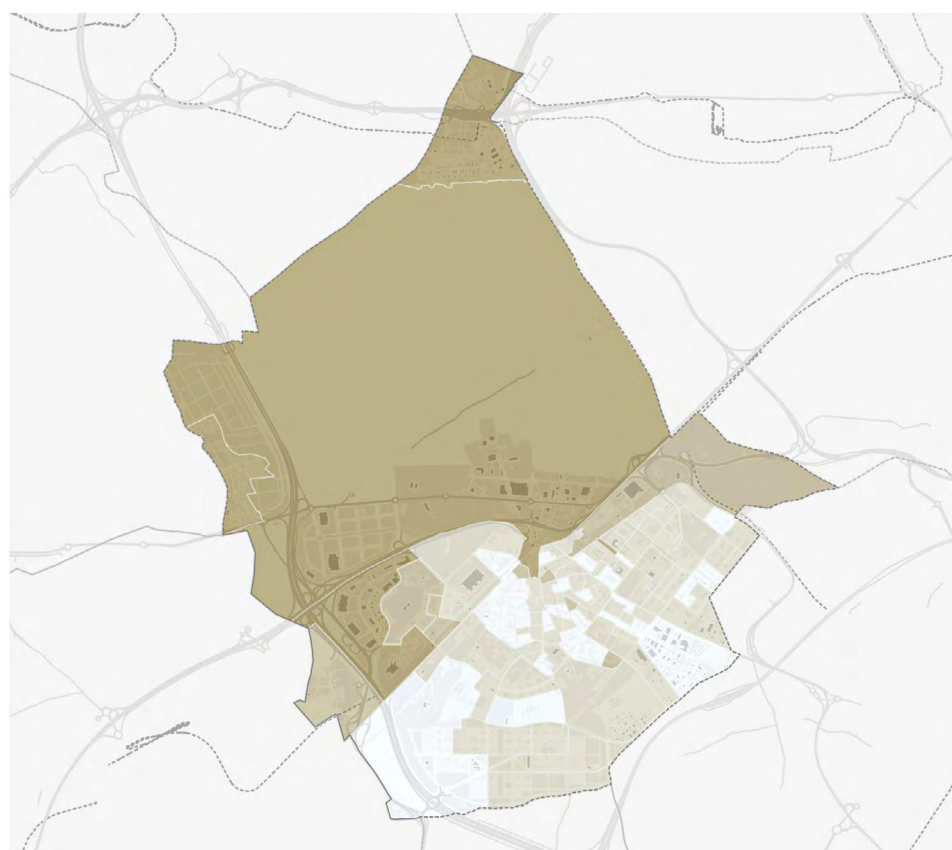
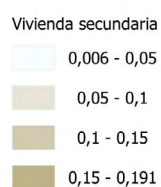
Primera vivienda

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2021



Segunda vivienda

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2021



Estado del parque de vivienda

Régimen de tenencia

El acceso a la vivienda en Alcorcón se caracteriza por una estructura fuertemente dominada por el régimen de propiedad, que alcanza el 81,2 % del parque principal. El alquiler, en cambio, apenas representa un 13,4 %, lo que sitúa al municipio por debajo de la media estatal y limita seriamente las alternativas para quienes no pueden acceder a la compra de una vivienda. Esta rigidez estructural del mercado habitacional refuerza la vulnerabilidad de ciertos grupos, como jóvenes, familias monoparentales, personas migrantes o mayores sin redes familiares estables.

Además, el stock de vivienda protegida se ha reducido progresivamente: entre 2004 y 2022, solo el 17 % de las transacciones totales correspondieron a vivienda protegida, y casi todas ellas se concentraron en el Ensanche Sur entre 2009 y 2011. Esta falta de continuidad en la promoción pública ha impedido generar un parque accesible y diversificado a largo plazo.

Por otro lado, se constata un déficit importante de fórmulas de tenencia alternativas, como el alquiler cooperativo, el acceso diferido a la propiedad o las cesiones de uso. Este vacío institucional reduce la capacidad del municipio para ofrecer soluciones habitacionales flexibles adaptadas a trayectorias vitales diversas.

En respuesta parcial a esta problemática, Alcorcón ha comenzado a explorar modelos innovadores de vivienda con atención social integrada, dirigidos a colectivos vulnerables. Estos formatos combinan el alojamiento estable con servicios de apoyo (trabajo social, orientación, seguimiento) y espacios compartidos, como cocinas, lavanderías,

salas de estudio o ludotecas. Están pensados para dar respuesta a las necesidades específicas de familias monomarentales, personas mayores, víctimas de violencia de género o mujeres migrantes, integrando también una perspectiva de género y de cuidados. En este enfoque, la vivienda no se concibe únicamente como un bien material, sino como una infraestructura de bienestar que debe garantizar autonomía, dignidad y sostenibilidad social.

Asimismo, el Ayuntamiento ha iniciado un proceso de colaboración con colectivos vinculados a modelos de vivienda cooperativa como Tangente y Entrepatrios. En este marco, se celebrará el II Foro de Vivienda Cooperativa en Cesión de Uso, con el objetivo de fomentar el debate público, compartir experiencias y avanzar en alternativas residenciales sostenibles y comunitarias. Como parte de este impulso, el consistorio ha anunciado la cesión de un suelo dotacional para el desarrollo de una experiencia piloto, situada en el entorno donde se proyecta la ejecución de las 800 viviendas dotacionales.

Finalmente, cabe mencionar que el municipio presenta una escasa disponibilidad de alojamientos temporales, pisos puente y recursos habitacionales de emergencia, lo que dificulta la atención inmediata a situaciones de desahucio, sinhogarismo o violencia doméstica. Esto refuerza la necesidad de incorporar al planeamiento municipal una estrategia proactiva de diversificación del régimen de tenencia, mediante instrumentos urbanísticos, políticas de vivienda pública y cooperación con actores del tercer sector.

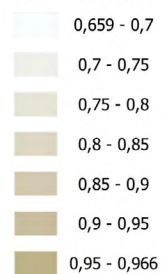


Porcentajes de Régimen de tenencia

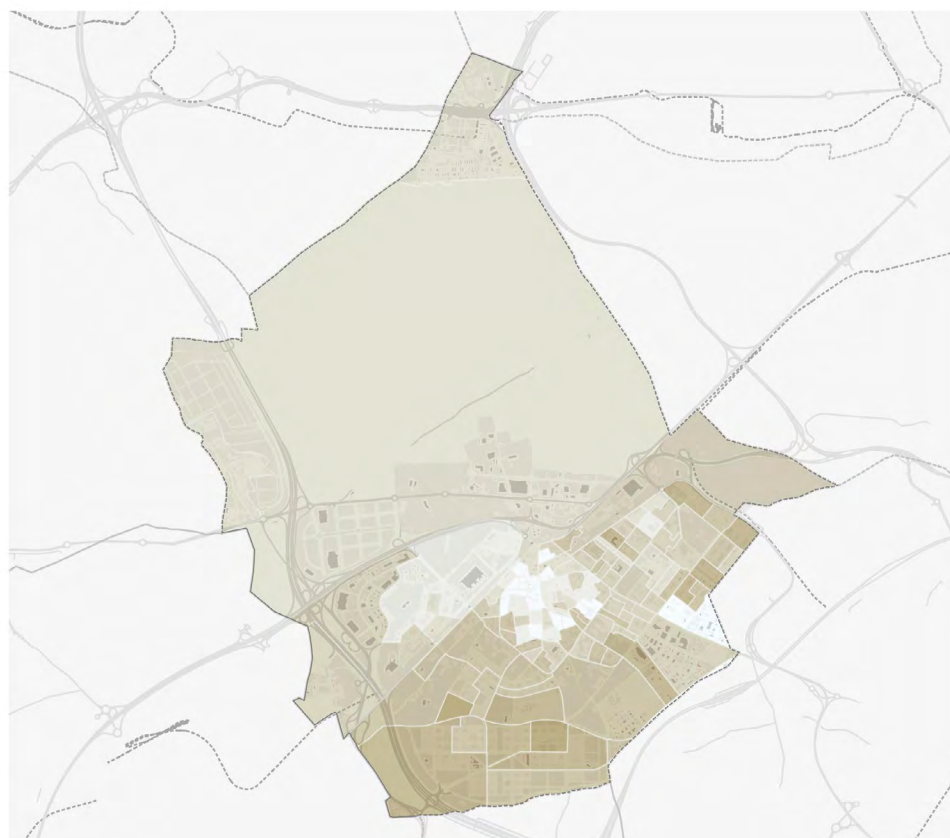
Propiedad

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2021

Vivienda propiedad



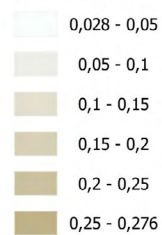
0 1.000 2.000 m



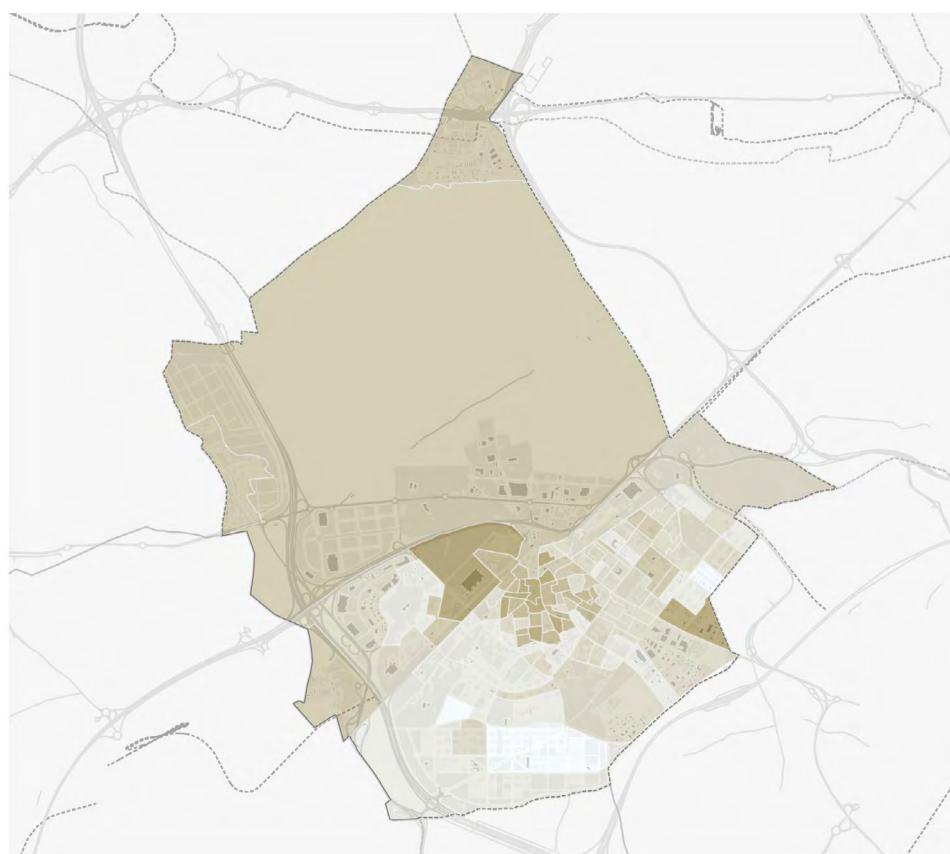
Alquiler

Fuente: Elaboración propia en base a Censo 2021

Vivienda alquiler



0 1.000 2.000 m



Calidad de la vivienda

El parque residencial de Alcorcón presenta una clara obsolescencia estructural y funcional, marcada por su antigüedad. Aproximadamente el 51% de las viviendas fueron construidas entre 1961 y 1980, y un 24,75% ya supera los 50 años, umbral a partir del cual se requiere el Informe de Evaluación de Edificios (IEE). En la próxima década, se sumarán otras 26.766 viviendas a este grupo, alcanzando un 61% del total del parque con antigüedad crítica.

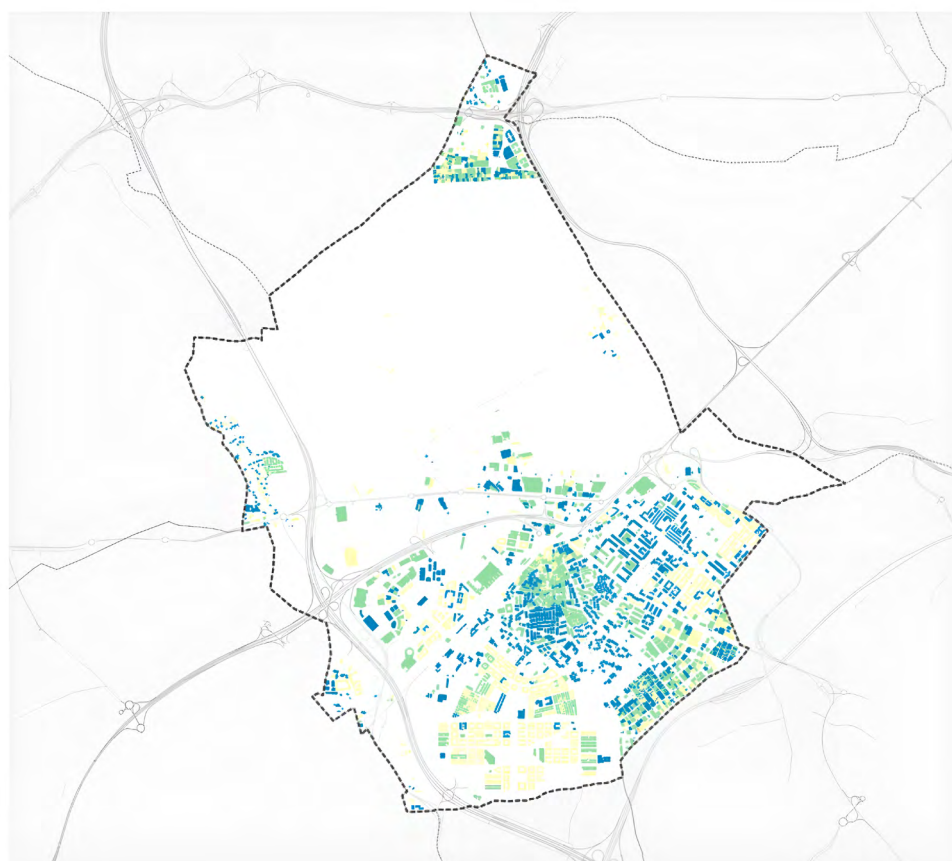
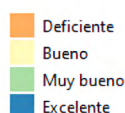
Aunque el catastro no refleja un deterioro generalizado, el 3% de las viviendas presenta un estado ruinoso, malo o deficiente. Este deterioro se acentúa en zonas como el Casco Urbano, San José de Valderas, Torres Bellas

y Hogar 68, donde predominan edificaciones sin ascensor, con graves déficits en aislamiento térmico, instalaciones obsoletas y patologías constructivas (puentes térmicos, goteras por cerramientos vecinales, etc.).

En términos de accesibilidad, una parte importante del parque colectivo carece de ascensor, dificultando la habitabilidad para personas mayores o con movilidad reducida. Aunque existen líneas de ayudas autonómicas y estatales –como el PRTR o los programas ERRP–, su aplicación efectiva requiere mayor acompañamiento técnico y de gestión, especialmente en comunidades con menor capacidad organizativa.

Calidad de la Edificación

Fuente: Elaboración propia en base al catastro





La ineficiencia energética es otro reto crítico. Muchas viviendas construidas entre las décadas de 1960 y 1980 no cumplen con los estándares actuales, lo que incrementa los costes energéticos y reduce el confort climático interior. A esto se suma el hecho de que un importante volumen de viviendas presenta consumos eléctricos muy bajos, lo que podría vincularse tanto a desocupación como a situaciones de pobreza energética.

Por otra parte, la posibilidad de que se desarrolle el fenómeno de transformación irregular de oficinas en viviendas en sectores como el polígono de Ventorro del Cano u otros similares plantea nuevos desafíos urbanos. Bajo la denominación comercial de 'lofts', este tipo de reconversión podría dar lugar a viviendas establecidas en espacios con uso terciario-industrial, lo que generaría tensiones en la planificación, demandas de servicios no previstas y posibles déficits habitacionales en términos de legalidad, confort y accesibilidad.



Precio y acceso a la vivienda

El acceso a una vivienda adecuada se ha consolidado como uno de los principales desafíos estructurales en Alcorcón. Con un precio medio de 2.098 €/m² –el más elevado entre los grandes municipios del sur metropolitano–, la presión sobre los hogares ha aumentado de forma sostenida, afectando especialmente a jóvenes, familias monoparentales y personas con menores ingresos.

En los últimos cinco años, los precios de la vivienda han crecido por encima del IPC autonómico, impactando tanto en el mercado de compraventa como en el de alquiler. Este último apenas representa el 13,41 % del parque residencial principal, con una renta media de 11,6 €/m², lo que limita la emancipación juvenil y dificulta la permanencia de población residente en condiciones de estabilidad. En febrero de 2024, los precios de compraventa superaban los 2.300 €/m², generando cuotas hipotecarias mensuales que oscilan entre 840 y 1.180 euros según el distrito. No obstante, la renta neta personal media del municipio no alcanza los 14.000 €, y en zonas como el Distrito 3 se sitúa por debajo de los 13.000 €, lo que obliga a muchas personas

a destinar entre el 60 % y el 90 % de sus ingresos mensuales al pago de la vivienda, superando con creces el umbral del 30 % recomendado.

Esta presión habitacional se agrava al cruzar los datos de tamaño de los hogares y el de las viviendas disponibles. Más de la mitad de los hogares están compuestos por una o dos personas, pero el 35 % de las viviendas principales resultan inadecuadas por superficie útil, especialmente aquellas de menos de 60 m². Se registran incluso más de 1.400 hogares con cinco o más personas que habitan en viviendas de entre 46 y 60 m², y otros casos en los que cuatro personas residen en superficies inferiores a los 30 m².

A nivel territorial, el análisis revela desigualdades internas marcadas.

Por zonas, Campodón – Ventorro del Cano muestra el precio medio por m² más bajo (1.831 €/m²), aunque la escasa oferta y el perfil de alta gama de las viviendas impiden su función como parque asequible. En contraste, las áreas centrales –Zona Renfe, Casco Antiguo, Centro Joven o Parque Mayor– presentan precios más moderados (entre

Esfuerzo hipotecario por Distrito

Área / Distrito	Precio Vivienda (€)	Renta Personal Media (€)	Cuota Hipotecaria (€)	Esfuerzo Estimado (%)	Observaciones
Distrito 1	280.000	13.611	1.069	94,25%	Precio elevado frente a renta media; presión hipotecaria sostenida
Distrito 2	309.500	15.514	1.183	91,50%	Precios más altos del municipio; fuerte presión hipotecaria
Distrito 3	220.000	12.937	841	78,01%	Mayor vulnerabilidad habitacional; esfuerzo desproporcionado
Distrito 4	276.500	13.520	1.048	93,02%	Vivienda en propiedad y consolidada; escasa adaptación del parque

Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón



Suelo residencial disponible

2.196 y 2.493 €/m²), pero con un parque antiguo y deteriorado que compromete la habitabilidad. Zonas como Prado de Santo Domingo, Parque Oeste – Fuente Cisneros y Bellavista – Hipercor alcanzan precios de hasta 2.919 €/m², con viviendas más nuevas y orientadas a clases medias-altas.

A esta segmentación se suma un modelo poco diversificado. El 81,24 % de las viviendas son en propiedad, lo que limita la movilidad residencial y el acceso a opciones de alquiler asequible. Entre 2004 y 2022, solo el 17 % de las transacciones correspondieron a vivienda protegida, con el Ensanche Sur como única excepción destacable (2009–2011).

Ante este escenario, el Ayuntamiento ha propuesto declarar Alcorcón como Zona de Mercado Residencial Tensionado, conforme a la Ley estatal por el Derecho a la Vivienda. Esta figura permitiría intervenir en los precios y facilitar oferta asequible, aunque la falta de respuesta autonómica ha motivado una iniciativa legislativa conjunta con otros municipios.

Alcorcón dispone de cierta reserva de suelo residencial vacante, destacando sectores como Campodón y otros, donde aún se conservan parcelas sin desarrollar. Estas áreas ofrecen la posibilidad de colmatar el tejido urbano y mejorar la conectividad entre distintos ámbitos del municipio, contribuyendo así a reforzar la oferta habitacional en zonas estratégicas.

Asimismo, es importante mencionar que cerca del 40 % del término municipal permanece sin urbanizar –especialmente en el sector norte– lo que representa una oportunidad clave para planificar el territorio bajo criterios de sostenibilidad ambiental e integración social, en caso de que así se necesite.

El Ayuntamiento dispone también de parcelas dotacionales de titularidad pública, aptas para promover vivienda dotacional o equipamientos híbridos con función habitacional, dirigidos a colectivos vulnerables como jóvenes, mayores, víctimas de violencia de género o mujeres migrantes. Estos modelos incluyen alojamiento con servicios de apoyo y espacios comunitarios compartidos, integrando además dotaciones sociales como ludotecas o centros de conciliación, bajo un enfoque de género y cuidados. En conjunto, Alcorcón posee un importante potencial para diversificar su oferta residencial mediante una planificación que combine vivienda convencional, formatos asistidos e iniciativas innovadoras, respondiendo así a las necesidades de una población cada vez más diversa.

Políticas de vivienda

Vivienda pública

Alcorcón cuenta con un historial significativo en la promoción de vivienda pública, principalmente a través de la recientemente disuelta Empresa Municipal de Gestión Inmobiliaria (EMGIASA), que promovió la urbanización del Ensanche Sur. Este ámbito ha sido uno de los proyectos de mayor envergadura de vivienda protegida en la Comunidad de Madrid durante las últimas décadas, albergando más de 7.000 viviendas con protección pública. Estas se construyeron bajo criterios de sostenibilidad ambiental, eficiencia energética y accesibilidad, representando una experiencia de referencia en el contexto nacional.

Viviendas Empresa Municipal de Gestión Inmobiliaria



Fuente: Ayuntamiento Alcorcón

Sin embargo, una parte significativa de estas viviendas fue posteriormente desafectada, perdiendo su carácter público y pasando a manos privadas. Este proceso ha generado una pérdida estructural de parque público y pone de manifiesto la necesidad de blindar jurídicamente la vocación de permanencia del uso social de la vivienda. En este sentido, resulta urgente establecer mecanismos normativos que impidan futuras desafectaciones y garanticen la función social del parque protegido,

una responsabilidad que corresponde directamente a la Comunidad de Madrid en el marco de sus competencias en materia de vivienda.

Actualmente, el municipio se encuentra ante una nueva ventana de oportunidad: el desarrollo urbanístico de Retamar de la Huerta, un ámbito clave del nuevo planeamiento que contempla la construcción de poco más de 3.500 viviendas, de las cuales el 32% corresponderá a vivienda protegida. Este convenio urbanístico fue aprobado en el año 2024, y las obras comenzarán en el año 2025. Este desarrollo se convierte en una pieza central para ampliar el acceso a vivienda asequible, diversificar la oferta y reequilibrar territorialmente la ciudad en este sentido.

Finalmente, cabe mencionar que la disolución de EMGIASA ha permitido al municipio recuperar activos y asumir pasivos que estaban bajo gestión de la empresa. Esta reciente recuperación –tras años de intervención concursal– representa un punto de inflexión. Se han reincorporado al patrimonio municipal 38 locales, 4 viviendas, 2.000 plazas de garaje y cerca de 1 millón de euros en efectivo, lo que permitirá reforzar la gestión directa del suelo y la promoción pública.



Ayudas sociales al alquiler

Además de la promoción directa, el Ayuntamiento está implementando modelos innovadores de acceso a la vivienda, dirigidos a responder a las transformaciones sociales y demográficas del municipio. Uno de los programas más destacados es el Plan Permuta, que propone un esquema de intercambio intergeneracional: personas mayores que habitan viviendas antiguas en el centro urbano se trasladan a alojamientos accesibles y nuevos en el Ensanche Sur. Sus viviendas previas, tras un proceso de rehabilitación, se destinan al alquiler asequible para jóvenes.

Esta estrategia, que articula la movilidad residencial con el envejecimiento activo, permite evitar la infravivienda, mejorar la calidad de vida de la población mayor y facilitar el acceso residencial a colectivos con menor capacidad de compra. Las viviendas en alquiler del Plan Permuta se ofrecieron inicialmente por unos 10 €/m² (unos 400-450 €/mes), representando una alternativa viable al mercado libre.

Asimismo, se ha puesto en marcha un modelo piloto de alojamientos dotacionales híbridos, dirigido especialmente a familias monomarentales, mujeres víctimas de violencia de género, migrantes y personas mayores en riesgo de exclusión. Estos espacios residenciales integran servicios comunes como salas de estudio, cocinas compartidas, ludotecas o espacios de coworking, así como atención de conciliación y cuidados. Este enfoque combina la dimensión residencial con una lógica comunitaria y de apoyo social, especialmente relevante para responder a nuevas formas de convivencia.

Otra medida estratégica es el Programa de Alojamiento Dotacional en Alquiler (ADA), actualmente en fase de consulta previa, que contempla la creación de 803 apartamentos en parcelas dotacionales situadas en el eje Santo Domingo–Retamas, dirigidos a colectivos con mayor necesidad de protección. Este modelo busca consolidar una red de vivienda asequible en alquiler, con servicios complementarios como orientación, atención psicológica y acompañamiento social. Los alojamientos ADA promueven una tasa de esfuerzo máxima del 30 % del IPREM (Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples) o del SMI (Salario Mínimo Interprofesional), garantizando así la accesibilidad económica de los hogares beneficiarios. Se destinan preferentemente a menores de 35 años –con carácter rotacional– y a personas mayores de 65 –con carácter indefinido–, adaptando su uso a diferentes etapas de la vida y necesidades residenciales.

Ayudas a la rehabilitación

Uno de los desafíos estructurales del municipio de Alcorcón es el envejecimiento de su parque residencial. Más del 50 % de las viviendas fueron construidas antes de 1980 y presentan importantes déficits en habitabilidad, eficiencia energética y accesibilidad universal. Estos problemas afectan especialmente a personas mayores, con movilidad reducida o en situación de vulnerabilidad socioeconómica.

Se estima que entre un 20 % y un 25 % de los edificios de más de tres plantas carecen de ascensor, lo que representa más de 800 bloques y cerca de 13.000 viviendas afectadas. Este déficit se concentra especialmente en barrios como el Casco, Parque Lisboa, Torres Bellas, San José de Valderas, Hogar 68 y Virgen de Icíar-Universidad Popular. Muchas de estas edificaciones cuentan con carpinterías deterioradas, aislamiento térmico insuficiente y sistemas de climatización obsoletos, agravando situaciones de pobreza energética.

Para dar respuesta a esta situación, el Ayuntamiento participa activamente en programas de rehabilitación como el Plan Estatal de Vivienda, el programa MAD-RE de la Comunidad de Madrid y los fondos europeos Next Generation. Entre 2018 y 2021 se ejecutaron más de 40 intervenciones en edificios residenciales, incluyendo instalación de ascensores, rehabilitación de fachadas y mejora térmica de envolventes. Un ejemplo destacado es el ARRUR de San José de Valderas, con una inversión de un millón de euros para mejorar 250 viviendas.

Además, el municipio ha puesto en marcha un Plan Especial de Mejora de la Accesibilidad, que define dos Áreas de Actuación Particularizada (APP) en base a criterios de edificación homogénea:

- **APP 1:** Hogar 68, Virgen de Icíar, Universidad Popular, San José de Valderas, Torres Bellas y Campodón.
- **APP 2:** Casco Antiguo, Plaza del Tejar, Estación-Escuela, Cáceres-Badajoz, Jabonería-San José y Polvoranca-Hispanidad.

El plan contempla ayudas específicas para edificios de 3 o más plantas que no disponen de ascensor, con el objetivo de implantar soluciones de accesibilidad universal. También se prevé extender las ayudas al resto del municipio mediante las Normas Urbanísticas. Además de ascensores y rampas, se plantean actuaciones integrales para modernizar edificaciones según estándares actuales de sostenibilidad e innovación. Entre las intervenciones previstas destacan:

- **Hogar 68:** adición de nuevas edificaciones en testereros ciegos y posible construcción de un aparcamiento subterráneo.
- **San José de Valderas:** abordaje de deficiencias estructurales, viviendas pequeñas e imposibilidad de instalar ascensor en algunos casos, junto con oportunidades de regeneración urbana por la baja ocupación en planta y la disponibilidad de espacio público.

Paralelamente, el municipio ha definido cinco Entornos Residenciales de Rehabilitación Programada (ERRP), una figura reconocida a nivel estatal que permite canalizar recursos públicos hacia barrios con mayores necesidades de rehabilitación. Estos entornos se delimitan sobre la base de criterios técnicos, sociales y urbanísticos que identifican situaciones de vulnerabilidad, deficiencias en accesibilidad, bajo rendimiento energético y condiciones inadecuadas de habitabilidad.



El reconocimiento como ERRP facilita la obtención de financiación específica y permite planificar intervenciones integrales que no solo mejoran las viviendas, sino también el entorno urbano y la cohesión social. En Alcorcón, los cinco ERRP declarados se concentran en los barrios más afectados por el envejecimiento del parque residencial:

- **San José de Valderas 1 y 2:** 89 edificios y 1.669 viviendas.
- **Hogar 68:** 20 edificios y 611 viviendas.
- **Torres Bellas:** 63 edificios y 1.363 viviendas.
- **Virgen de Icíar-Universidad Popular:** 195 edificios y 2.543 viviendas.

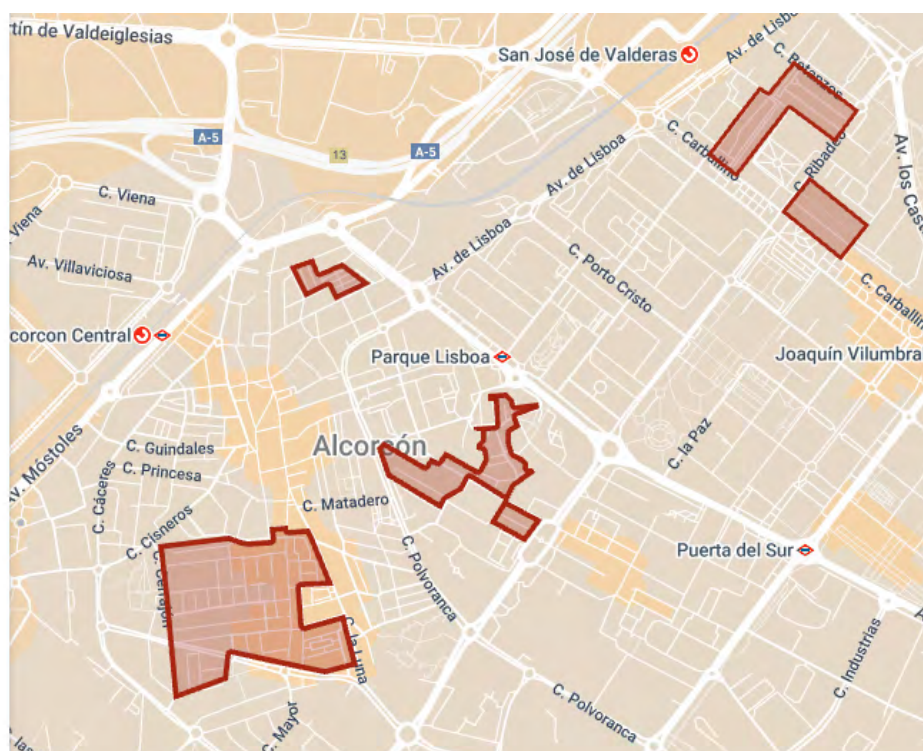
Estas áreas presentan elevados niveles de obsolescencia constructiva y demandas

urgentes de actuación. La estrategia municipal busca aprovechar este marco para desplegar programas de rehabilitación energética, instalación de ascensores, mejora de envolventes y adecuación de espacios comunes, fomentando así una transformación urbana más inclusiva y sostenible.

A pesar de los avances, la dimensión del problema requiere estrategias de mayor alcance. La revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) incorpora estas intervenciones en una lógica de regeneración integrada, combinando rehabilitación residencial, mejora del espacio público y fortalecimiento del tejido social. Alcorcón avanza así hacia una ciudad más accesible, eficiente y cohesionada, adaptada al envejecimiento poblacional y a los retos de sostenibilidad urbana.

Viviendas Empresa Municipal de Gestión Inmobiliaria

- Alcorcón - Hogar 68
- Alcorcón - San José de Valderas 1
- Alcorcón - San José de Valderas 2
- Alcorcón - Torres Bellas
- Alcorcón - Virgen de Icíar



Fuente: Ayuntamiento Alcorcón

Conclusiones participativas



Las reuniones mantenidas con asociaciones vecinales y culturales, entidades sectoriales y agentes urbanísticos reflejan una fuerte preocupación por el acceso a una vivienda asequible y de calidad en Alcorcón. Las asociaciones vecinales coinciden en señalar el déficit de vivienda accesible para la población joven, subrayando el deseo generalizado de permanecer en el municipio frente a la imposibilidad que suponen los precios actuales. Este fenómeno se percibe como un riesgo directo de expulsión residencial que puede desestructurar el tejido social y la identidad local. Además, se destaca que la escasez de vivienda disponible se concentra en un parque residencial envejecido, con problemas de accesibilidad, eficiencia energética y falta de mantenimiento, particularmente visible en barrios como el Casco Antiguo o San José de Valderas.

Junto a esta percepción, el asociacionismo vecinal insiste en que, pese a haberse emprendido algunas intervenciones puntuales, la rehabilitación sigue siendo insuficiente para responder a la magnitud del problema. Se plantean propuestas como intensificar los programas de rehabilitación integral y facilitar ayudas específicas para la instalación de ascensores o la mejora energética, garantizando que lleguen realmente a los propietarios con menos recursos. En esta línea, se considera conveniente explorar la puesta en marcha de programas innovadores como el aprovechamiento de parcelas dotacionales o las permutas intergeneracionales, que podrían incidir positivamente en la vida comunitaria y la adecuación de la vivienda a los nuevos modelos familiares.

Por parte de los agentes urbanísticos y empresariales, se señala como clave el desarrollo de nuevos suelos residenciales que amplíen la oferta. Se muestran favorables a modelos de mezcla de usos que incluyan vivienda, terciario y equipamientos, con la expectativa de atraer nueva población y dinamizar la economía local. Sin embargo, desde el tejido vecinal se alerta del riesgo de que estos nuevos desarrollos prioricen atraer población externa sin resolver la falta de vivienda asequible para los residentes actuales, desplazando además recursos que podrían destinarse a regenerar barrios consolidados.

Todo ello se enmarca, además, en el condicionante que supone la política regional de vivienda, tanto por las barreras para mantener indefinidamente la calificación de vivienda protegida, como por experiencias concretas como el Plan Vive, percibido con escepticismo por unos alquileres elevados que no parecen capaces de resolver el problema de acceso a la vivienda. Así, el gran desafío de Alcorcón en materia de vivienda radica en compatibilizar el crecimiento y la innovación residencial con un robusto programa de rehabilitación, accesibilidad y asequibilidad, que priorice la fijación de población joven y el mantenimiento de la cohesión intergeneracional.



VIVIENDA

----- Limite

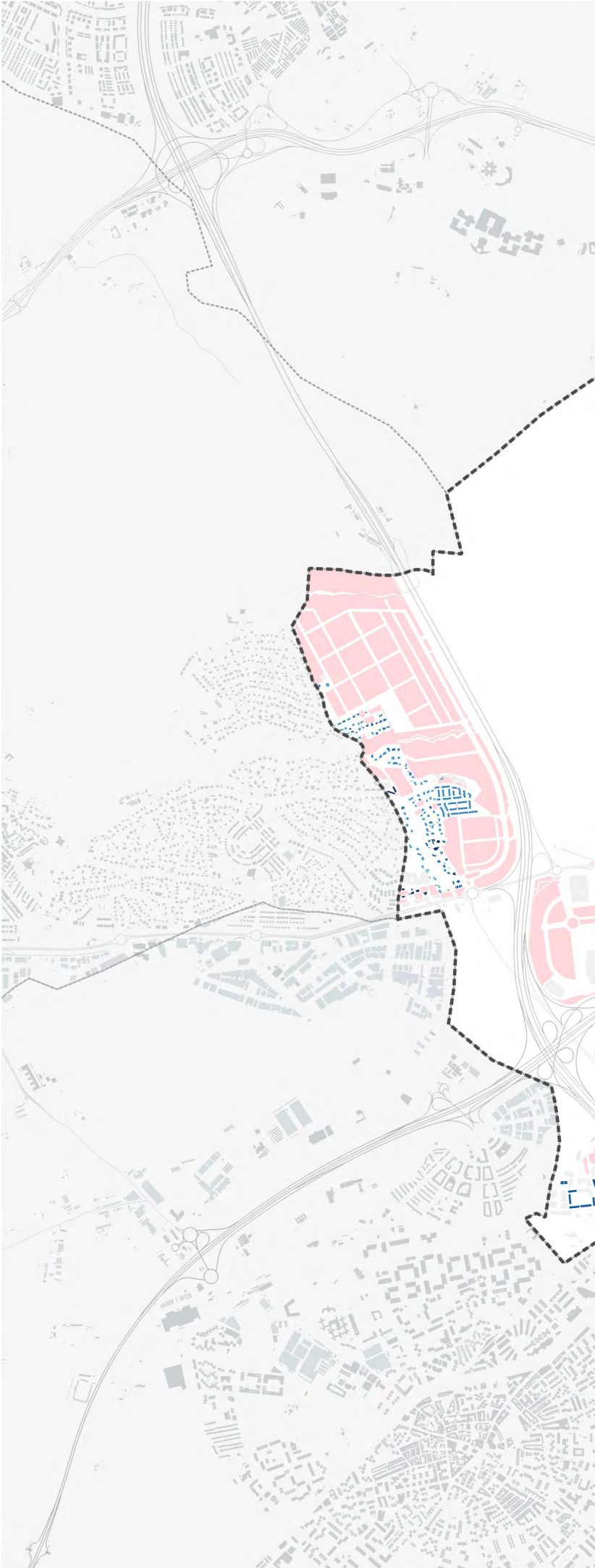
Edad de la edificación

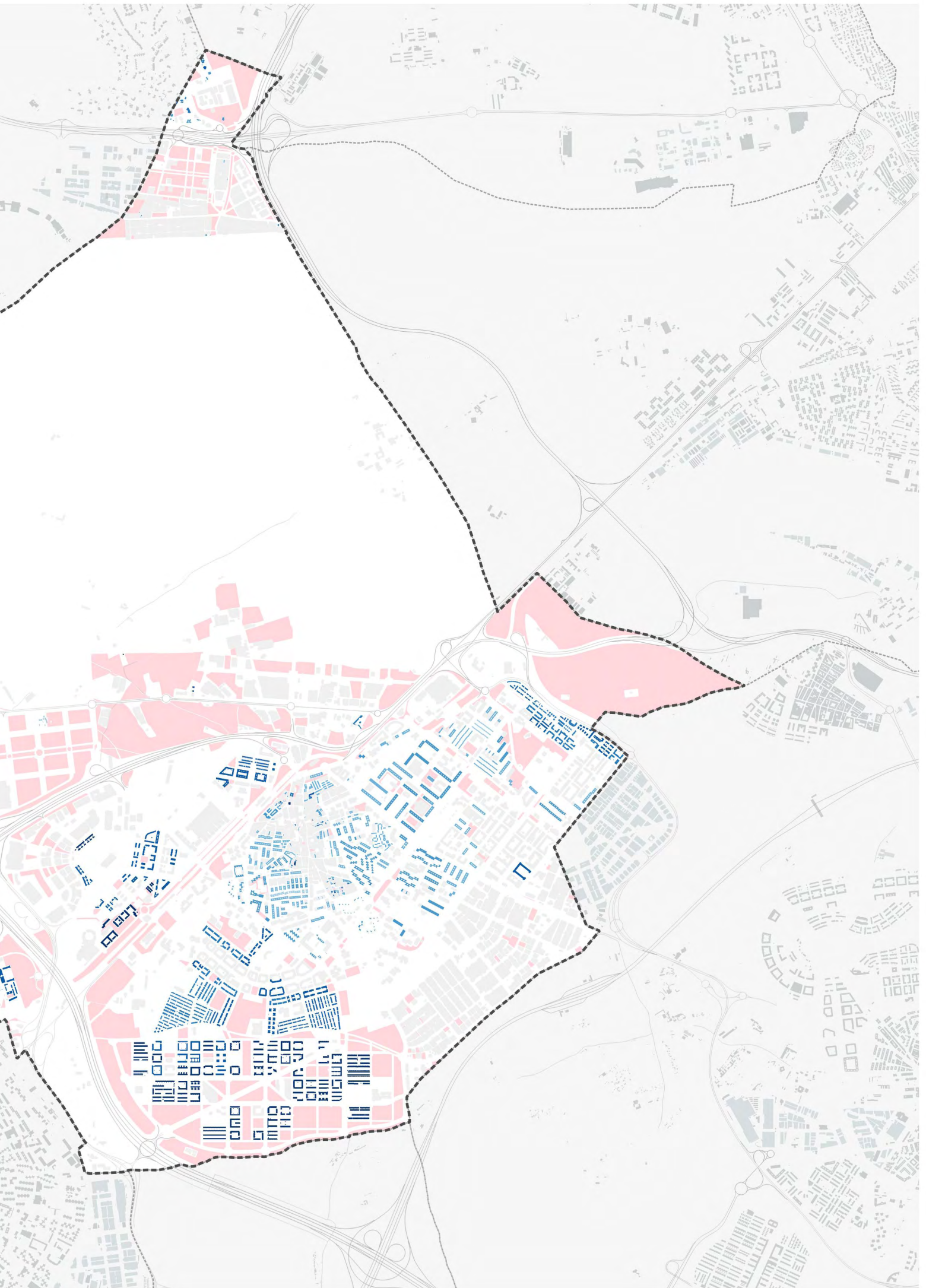
- 1300 - 1908
- 1908 - 1925
- 1925 - 1941
- 1941 - 1958
- 1958 - 1972
- 1972 - 1983
- 1983 - 1996
- 1996 - 2008
- 2008 - 2020

Suelo Vacante

- Si

0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m





2.9. Transición digital





Objetivo Estratégico 9: Liderar y fomentar la innovación digital.

Objetivos Específicos:

9.1. Favorecer la sociedad del conocimiento y avanzar hacia el desarrollo de las ciudades inteligentes (Smart Cities)

9.2. Fomentar la administración electrónica y reducir la brecha digital

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D22A	Índice de envejecimiento de la población (%)	22,60	4C	4C	4C
D22B	Índice de senectud de la población (%)	12,80	1C	1C	4C
D27A	Establecimientos en sector agricultura (%)	0,00	1C	1C	1C
D27B	Establecimientos en sector industria (%)	4,80	2C	3C	1C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D27C	Establecimientos en sector construcción (%)	10,10	3C	2C	1C
D27D	Establecimientos en sector servicios (%)	85,10	4C	3C	4C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

La transición digital es un pilar en la prestación de servicios públicos y en la integración tecnológica de la población. En Alcorcón, la cobertura de redes, el grado de implantación de la administración electrónica, los canales de participación digital y el despliegue de infraestructuras Smart City configuran un conjunto de condiciones que determinan la cierta madurez digital. Esta sección analiza esos elementos – administración electrónica y brecha digital, participación ciudadana digital y plataformas inteligentes– para evaluar el estado actual y los desafíos pendientes en la digitalización urbana.

Indicadores descriptivos

Los indicadores generales reflejan algunas de las características estructurales clave que condicionan el contexto de la transición digital en Alcorcón. En primer lugar, el elevado índice de envejecimiento (22,60 %) y la posición en el último cuartil nacional y regional apuntan a una población con alta proporción de personas mayores, lo que implica retos específicos en términos de alfabetización digital, accesibilidad tecnológica y diseño inclusivo de servicios.

Desde el punto de vista económico, el predominio del sector servicios y la baja presencia de industria y construcción sitúan a Alcorcón en una estructura productiva claramente terciarizada. Esto refuerza la necesidad de digitalizar el tejido comercial y de servicios, especialmente a través del apoyo a pymes y autónomos, la modernización de procesos administrativos y el impulso de nuevas competencias digitales. La ausencia total de actividad agrícola indica, además, un entorno urbano consolidado donde la transición digital puede centrarse en la mejora de servicios públicos, la eficiencia urbana y la participación ciudadana.

Los anteriores indicadores se pueden complementar con el análisis de la cobertura de tecnología e internet. Alcorcón se posiciona por encima de la media regional en la mayoría de los indicadores clave de cobertura digital, tanto en redes fijas como móviles, lo que proporciona un entorno altamente favorable para el despliegue de iniciativas vinculadas a la digitalización. Según el INE, el 73 % de los hogares de Alcorcón dispone de conexión fija a Internet, un 5 % cuenta únicamente con conexión móvil, y un 8 % con ambas. Tan solo el 14 % permanece aún sin conexión.

Cobertura digital

	Conexión fija	Conexión móvil	Conexión fija y móvil	Sin conexión	Total
Hogares	48.644	3.386	5.411	9.268	66.710
%	73%	5%	8%	14%	-

Fuente: INE

En términos de velocidad y calidad, el municipio alcanza una cobertura del 99,99 % en conexiones de 30 y 100 Mbps, y un 99,94 % en servicios de 1 Gbps, lo que garantiza un acceso casi universal a aplicaciones que requieren alta demanda de datos, como la educación online, el teletrabajo o los servicios públicos digitales. En el ámbito de la conectividad móvil, la ciudad también presenta cifras sobresalientes: cobertura 4G y 5G del 100 %, y una cobertura del 99,60 % en la banda de 3,5 GHz, esencial para ofrecer baja latencia y altas velocidades en servicios digitales avanzados. Este valor supera con creces la media de la Comunidad de Madrid (91,75 %), consolidando a Alcorcón como un referente en infraestructuras digitales de última generación.

Grado de cobertura digital

	Alcorcón	CAM
Inalámbrico fijo	100,00%	99,77%
FTTH (fibra óptica)	99,95%	98,59%
HFC	24,92%	41,55%
Cob. 30Mbps condiciones máxima demanda	99,99%	99,67%
Cob. 100Mbps condiciones máxima demanda	99,99%	99,43%
Cob. 1Gbps descarga condiciones máxima demanda	99,94%	98,39%
4G	100,00%	99,99%
5G	100,00%	99,11%
5G-Banda 3,5GHz	99,60%	91,75%

Fuente: Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública



Administración electrónica y brecha digital

Administración electrónica

El Ayuntamiento de Alcorcón se encuentra inmerso en un proceso transversal y estratégico de transformación digital con el fin de modernizar la administración municipal, optimizar la eficiencia en la prestación de servicios públicos y reducir la brecha digital, promoviendo una ciudadanía plenamente conectada, participativa e integrada en la era digital.

Este proceso se articula a través de ejes clave como el gobierno del dato, la digitalización administrativa, el fomento de la participación ciudadana digital, la creación de plataformas tecnológicas propias, la aplicación de inteligencia artificial en los procesos internos y el desarrollo de soluciones innovadoras en sectores como la movilidad, la energía, el medio ambiente, el deporte o el emprendimiento.

En esta línea, Alcorcón recibió en mayo de 2025 la distinción 'Ciudad de la Ciencia y la Innovación' del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, lo que implica su incorporación a la Red de Ciudades de la Ciencia y la Innovación (Red Innpulso). Este foro reúne a ayuntamientos que avanzan en la definición y aplicación de políticas locales innovadoras, articulando su planificación digital con la Agenda Urbana Española y la Agenda España Digital 2025.

La digitalización de los servicios municipales se concreta en una sede electrónica operativa accesible a través del portal oficial www.ayto-alcorcon.es. Este espacio web permite a la ciudadanía realizar más de 20 trámites telemáticos, incluyendo gestiones relacionadas con el padrón, tributos,

urbanismo, consultas de expedientes, pagos en línea y obtención de certificados de empadronamiento.

Asimismo, a través del registro electrónico, las personas usuarias pueden presentar documentos, solicitudes o comunicaciones dirigidas al Ayuntamiento sin necesidad de desplazarse físicamente, contribuyendo así a la reducción de la carga administrativa presencial. La posibilidad de solicitar cita previa online, así como el acceso a información municipal estructurada y permanentemente actualizada, forma también parte del catálogo de servicios digitales disponibles.

Para mejorar la accesibilidad digital, se está desarrollando un asistente virtual en la web municipal, diseñado para guiar a las personas usuarias en la búsqueda de trámites, resolver dudas frecuentes y canalizar peticiones hacia los canales adecuados. Este asistente se complementará con una app ciudadana de servicios integrados y el despliegue de kioscos digitales en entornos con baja conectividad, facilitando el acceso universal a los servicios públicos.

Entre las acciones más destacadas en materia de digitalización administrativa se encuentran:

- La integración con la Carpeta Ciudadana de la AGE (35.000 €), que facilita el acceso unificado a trámites estatales y locales.
- La automatización de procesos mediante inteligencia artificial (18.148 €), orientada a mejorar la eficiencia y reducir errores.

- La implantación de la firma electrónica móvil (18.000 €), que permite a la ciudadanía firmar documentos sin necesidad de acudir físicamente a las oficinas.

Brecha digital

Reducir la brecha digital en Alcorcón es una prioridad transversal dentro de la estrategia de transformación digital del municipio. Esta visión no se limita al ámbito tecnológico, sino que abarca también dimensiones sociales, económicas y de género. A pesar del alto nivel de conectividad de Alcorcón –que se sitúa por encima de la media regional en los principales indicadores de redes fijas y móviles– el Ayuntamiento reconoce la persistencia de brechas digitales territoriales, económicas y generacionales, que afectan especialmente a colectivos vulnerables.

Para combatir esta situación, el Ayuntamiento está desplegando kioscos digitales interactivos en espacios estratégicos del municipio –especialmente en barrios con menor acceso a conectividad– que permitirán realizar trámites básicos, acceder a información municipal o solicitar citas sin necesidad de contar con dispositivos propios ni conocimientos técnicos avanzados. Estos puntos contarán con interfaces accesibles y adaptadas a distintos perfiles de usuario.

En paralelo, se está desarrollando una app ciudadana que funcionará como plataforma unificada para trámites administrativos, consulta de incidencias, notificaciones personalizadas y participación en procesos de consulta pública, todo bajo criterios de diseño inclusivo y accesibilidad digital.

Estas herramientas se complementarán con programas de alfabetización digital, formación presencial y acompañamiento personalizado, coordinados desde centros cívicos, asociaciones vecinales y espacios municipales. El objetivo es fortalecer progresivamente la autonomía digital de la ciudadanía y garantizar el acceso universal a los servicios públicos digitales.

De forma específica, la Concejalía de Participación Ciudadana, Feminismo y Cooperación ha impulsado un programa gratuito de formación en competencias digitales dirigido a mujeres desempleadas, en búsqueda de mejora laboral o emprendedoras. Esta iniciativa, desarrollada junto a la Fundación Universidad Empresa y financiada mediante el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), ofrece un itinerario formativo adaptado a distintos niveles de conocimiento. Los contenidos abarcan desde herramientas básicas (ofimática, navegación segura, correo electrónico) hasta habilidades avanzadas como el uso profesional de redes sociales, marketing digital, posicionamiento SEO y SEM, gestión de comunidades virtuales y comercio electrónico.

Smart City

Estrategia Smart City

La estrategia de transformación urbana de Alcorcón se despliega a partir de una visión de ciudad inteligente que integra herramientas tecnológicas avanzadas –como la inteligencia artificial, redes de sensores y sistemas de análisis de datos– para optimizar la gestión municipal, mejorar la eficiencia de los servicios públicos y apoyar la toma de decisiones basada en evidencia.

Este compromiso se ha consolidado con la participación activa del municipio en la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI), que en 2024 reúne a cerca de 150 municipios. Actualmente, Alcorcón ejerce la vicepresidencia de la red, participando en grupos de trabajo sobre gobernanza del dato y servicios digitales municipales, lo que le permite compartir experiencias, desarrollar estándares comunes y coordinar estrategias con otras ciudades.

En este marco, el Ayuntamiento impulsa el desarrollo de su propia Plataforma Smart City, con una inversión de 250.000 euros y un horizonte de despliegue previsto hasta 2027. Esta plataforma permitirá centralizar la gestión de servicios clave como el alumbrado público, el control del tráfico, la monitorización ambiental o la coordinación de eventos municipales, favoreciendo una administración más ágil, transparente y con mayor capacidad de anticipación.

Esta hoja de ruta no solo refuerza la capacidad técnica del municipio, sino que también abre nuevas posibilidades para vincular a la ciudadanía, las empresas y los servicios públicos a través de soluciones más accesibles, interoperables y ajustadas a las necesidades reales del territorio.

Red Española de Ciudades Inteligentes, 2024



Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

Internet de las cosas y gemelo digital

Uno de los proyectos más destacados en el ámbito de la digitalización urbana en Alcorcón es el Gemelo Digital, una herramienta de modelización virtual que permite replicar edificios y espacios urbanos para simular intervenciones futuras, analizar su impacto potencial y optimizar inversiones desde una lógica preventiva. El Pabellón Deportivo La Canaleja ha sido seleccionado como proyecto piloto, donde se están evaluando mejoras energéticas mediante tecnología BIM y sistemas de sensorización avanzada. El objetivo es escalar esta metodología a otras instalaciones deportivas y equipamientos urbanos.

Paralelamente, el Ayuntamiento está desplegando una infraestructura de sensores IoT (Internet de las Cosas) para mejorar la gestión de los servicios públicos. Con una inversión de 487.000 euros, se instalará una red que permitirá el seguimiento en tiempo real del alumbrado público, la recogida de residuos, las condiciones meteorológicas, el funcionamiento de fuentes ornamentales y la calidad del aire. Estos datos se integrarán en la Plataforma Smart City, facilitando la automatización de tareas y una gestión municipal más eficiente.

El alumbrado público se está transformando en una infraestructura base para la ciudad inteligente, a través de la implantación de tecnologías como Wi-SUN o LoRaWAN, que permiten una conectividad inalámbrica eficiente entre dispositivos urbanos. Esta red mallada permitirá gestionar de forma conjunta varios servicios, incluyendo la recogida de residuos y el mantenimiento urbano.

En el ámbito del tráfico, Alcorcón ha implementado un sistema de control centralizado, con reguladores semafóricos inteligentes, cámaras de tráfico, sensores para la priorización del transporte público y cámaras LPR (reconocimiento automático de matrículas), todo ello con una inversión superior a 1,2 millones de euros. Estas tecnologías permiten mejorar la movilidad urbana, reducir infracciones y facilitar la gestión dinámica de la circulación.

Finalmente, se han comenzado a desplegar sensores ambientales en parques y equipamientos municipales para monitorizar variables como temperatura, humedad y calidad del aire, con el objetivo de anticipar riesgos climáticos y mejorar las condiciones de confort urbano. Algunos espacios, como las instalaciones deportivas municipales, también se están utilizando como laboratorios de prueba para integrar tecnologías como BIM, tarjetas RFID y códigos QR, que permiten analizar patrones de uso y evaluar soluciones aplicables a otros ámbitos de la ciudad.



Gestión basada en datos

La digitalización de los servicios municipales en Alcorcón ha comenzado a consolidar una nueva cultura de gestión apoyada en datos. En el ámbito de los residuos urbanos, la empresa pública ESMASA ha incorporado soluciones tecnológicas como algoritmos de predicción de llenado de contenedores y sistemas de geolocalización de tareas de limpieza viaria mediante GIS. Estas herramientas permiten optimizar las rutas de recogida, anticiparse a posibles desbordamientos y mejorar la calidad del servicio, evitando situaciones de saturación y deficiencias en el espacio público.

En paralelo, el Ayuntamiento ha creado la Mesa del Dato, un órgano interdepartamental orientado a mejorar la eficiencia de la gestión municipal y a garantizar que las decisiones se fundamenten en información veraz y actualizada. Este espacio promueve la interoperabilidad entre sistemas, la limpieza y consolidación de bases de datos, y el cumplimiento del Reglamento General de Protección de Datos (RGPD). Además, establece las bases para futuras aplicaciones de inteligencia artificial (IA) orientadas a la mejora continua de políticas y programas públicos.

En el plano de la seguridad digital, el Ayuntamiento ha desarrollado un Proyecto Integral de Ciberseguridad, que ha modernizado la infraestructura tecnológica y reforzado la protección de los sistemas de información municipales. Esta iniciativa, financiada mayoritariamente con fondos europeos, ha sido reconocida a nivel nacional, situando a Alcorcón como finalista en los Premios ASLAN 2024 por su apuesta

por la transformación digital segura en la administración pública.

Por otra parte, y en coherencia con su estrategia de transición energética, el Ayuntamiento impulsa un proyecto piloto para el análisis de datos energéticos municipales, en colaboración con la Universidad Carlos III. Esta iniciativa busca identificar patrones de consumo y aplicar soluciones digitales que permitan mejorar la eficiencia energética en edificios e instalaciones públicas, en conexión con la creación de comunidades energéticas locales y la reciente Oficina de la Energía.

Finalmente, desde el IMEPE (Instituto Municipal para el Empleo y la Promoción Económica), se promueve la transformación digital del tejido económico local, mediante talleres formativos dirigidos a pymes y autónomos. Con una inversión de 400.000 euros, se han desarrollado contenidos sobre inteligencia artificial generativa, IoT aplicado al comercio minorista, análisis de datos, realidad aumentada y gemelos digitales. Esta línea de actuación busca fortalecer la competitividad empresarial local y facilitar el acceso a programas europeos como el Kit Digital, contribuyendo así a una economía local más conectada y preparada para los retos digitales.

Participación ciudadana digital

Alcorcón está impulsando una nueva línea de participación ciudadana basada en herramientas digitales, con el objetivo de ampliar los canales de implicación social en las decisiones municipales. Entre los desarrollos más relevantes destaca la futura implementación de la plataforma Consul, un software de código abierto que permitirá activar procesos como presupuestos participativos, consultas públicas y propuestas abiertas. Aunque aún en fase de desarrollo, este proyecto busca fortalecer formas de democracia directa digital, facilitando la interacción con la ciudadanía y promoviendo una participación más accesible y plural.

En paralelo, el Ayuntamiento mantiene una presencia activa en redes sociales institucionales, como Facebook (AytoAlcorcon), X / Twitter (@AytoAlcorcon) y YouTube (ayuntamientoalcorcon). Estas plataformas operan como canales de información y diálogo en tiempo real, ofreciendo a la población herramientas inmediatas para mantenerse informada, expresar opiniones o formular solicitudes. La comunicación bidireccional a través de estos medios constituye un complemento esencial de los mecanismos más estructurados de participación.

Desde 2021, la empresa pública ESMASA, encargada del saneamiento urbano, ha consolidado también un canal de atención directa vía WhatsApp: "ESMASA Responde", a través del cual se han gestionado más de 16.800 conversaciones y 37.000 interacciones. Este servicio, valorado por su inmediatez y cercanía, se integra en un

sistema unificado de gestión de incidencias que permite hacer seguimiento de las demandas ciudadanas, mejorar la respuesta municipal y reforzar la confianza pública en la gestión local.

Este enfoque digital de la participación ciudadana no sustituye los canales tradicionales, sino que los complementa, ampliando las posibilidades de interlocución entre ciudadanía y administración. Además, este capítulo se complementa con el análisis de los instrumentos de participación más estructurados –como juntas de distrito, consejos sectoriales o procesos deliberativos–, que se desarrolla en la sección siguiente.



Conclusiones participativas



A partir de las percepciones recogidas en el proceso participativo, las valoraciones vinculadas a la transformación digital (OE9) son más limitadas que en otros objetivos, reflejando que para buena parte de los agentes sociales, vecinales y económicos la digitalización no se percibe aún como un ámbito prioritario de preocupación cotidiana, salvo en lo relativo a la brecha digital. Se identifica, especialmente desde asociaciones vinculadas a colectivos con mayor vulnerabilidad o personas mayores, la persistencia de dificultades de acceso y uso de los servicios digitales, ya sea por falta de competencias, dispositivos o una conectividad adecuada, que refuerzan desigualdades existentes. Se demanda, por tanto, una apuesta por la formación y el acompañamiento digital que vaya más allá de acciones puntuales, planteando itinerarios continuados que consoliden el aprendizaje y la autonomía.

Desde las entidades vecinales se subraya la necesidad de facilitar el acceso a la información municipal y mejorar la comunicación institucional, percibiendo que la excesiva dependencia de redes sociales limita la llegada a segmentos no digitalizados. Se proponen alternativas como paneles informativos físicos en equipamientos, difusión a través de medios locales o incluso cartas y encuentros presenciales, para garantizar un acceso más universal. Esta falta de canales híbridos genera, según varias asociaciones, desconexión entre la población y el Ayuntamiento, especialmente en barrios con menor cultura digital.

En el plano empresarial, aunque no se identifica la digitalización como un obstáculo directo para la actividad, se señala la oportunidad de aprovechar la buena conectividad de Alcorcón para atraer empresas tecnológicas e innovadoras, consolidando un ecosistema vinculado a la economía del conocimiento. Sin embargo, se percibe que el municipio todavía no explota plenamente este potencial, y que hace falta reforzar las alianzas y el posicionamiento estratégico para convertir la digitalización en un motor económico.

Si bien las percepciones recogidas en este objetivo son limitadas, cabe señalar el potencial que la digitalización puede tener sobre otras cuestiones que aparecen como recurrentes entre las preocupaciones de los agentes, como la atención al envejecimiento, la mejora de los servicios básicos o la gestión del mantenimiento urbano. Se trata de ámbitos en los que la experiencia nacional y europea demuestra el potencial que el impulso de la administración digitalizada y la gestión avanzada y la gobernanza de datos pueden tener, generando un modelo basado en el conocimiento que permitiría, por ejemplo, anticipar necesidades sociales, priorizar intervenciones en el espacio público o ajustar la dotación de recursos, mejorando la calidad de vida de la población y haciendo una ciudad más adaptada a los retos demográficos y territoriales.

2.10. Instrumentos, gobernanza y calidad





Objetivo Estratégico 10: Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.

Objetivos Específicos:

10.1. Lograr un marco normativo y de planeamiento actualizado, flexible y simplificado que mejore, también, la gestión

10.2. Asegurar la participación ciudadana, la transparencia y favorecer la gobernanza multinivel

10.3. Impulsar la capacitación local y mejorar la financiación

10.4. Diseñar y poner en marcha campañas de formación y sensibilización en materia urbana, así como de intercambio y difusión de la información

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
D04	Superficie municipal de suelo no urbanizable (%)	7.68	1C	1C	1C
D38	Fecha de la figura de planeamiento urbanístico vigente en el municipio	1999	2C	3C	1C
DST02	Porcentaje áreas de suelo de desarrollo respecto al total del suelo urbano (%)	53.41	3C	3C	4C

Datos descriptivos AUE		Alcorcón	ESP	CAM	SM
DST03	Suelo urbanizable delimitado respecto al total del suelo urbano (%)	53.32	4C	4C	4C

Fuente: Agenda Urbana Española 2024

*** Cuartil respecto a los valores del conjunto de municipios de más de 5.000 habitantes de España (ESP) y del Sur Metropolitano (SM). La explicación detallada de la metodología de cálculo y análisis de los Datos Descriptivos se recoge previamente en el presente documento.**

El marco normativo, las estructuras de gobernanza y los mecanismos de participación determinan la calidad democrática y la capacidad de gestión urbana en Alcorcón. Esta sección estudia la evolución y flexibilidad del planeamiento, la coordinación multinivel entre administraciones, la organización y eficacia de los consejos de distrito y fórmulas de colaboración público-privada, así como los procesos de financiación, transparencia y rendición de cuentas. El objetivo es evaluar en qué medida los instrumentos existentes facilitan una gobernanza inclusiva, ágil y alineada con las metas de cohesión y desarrollo sostenible.

Indicadores descriptivos

Los indicadores descriptivos evidencian un marco normativo y territorial con desafíos importantes de actualización y gestión en Alcorcón. La vigencia del planeamiento urbanístico de 1999 sitúa al municipio en

desventaja respecto a otros del entorno metropolitano, reflejando un notable retraso en la revisión de sus instrumentos normativos. Esta obsolescencia limita la capacidad institucional para afrontar retos actuales del desarrollo urbano, como la sostenibilidad, la densificación equilibrada o la adaptación al cambio climático.

La persistente presión expansiva sobre el territorio –ya abordada en otras secciones– se confirma por el elevado peso del suelo en áreas de desarrollo, que supera la mitad del suelo urbano consolidado. Este patrón refleja un modelo aún anclado en lógicas de crecimiento extensivo, que exige una reformulación estratégica del planeamiento vigente. Lejos de ser un obstáculo, este escenario puede ser una oportunidad clave para redefinir las bases del desarrollo urbano desde enfoques participativos, integradores y alineados con los objetivos de sostenibilidad y resiliencia territorial.

Marco normativo y de planeamiento

Actualización, flexibilidad y simplificación del marco normativo

El planeamiento urbanístico de Alcorcón ha seguido una evolución marcada por distintos intentos de adaptación a las necesidades cambiantes del municipio. No obstante, estos esfuerzos no siempre han logrado responder con eficacia a los desafíos estructurales acumulados en el tiempo.

El primer gran hito fue el Plan General de 1968, concebido en un contexto de fuerte crecimiento poblacional asociado al éxodo rural. Este plan configuró a Alcorcón como una ciudad dormitorio, ofreciendo vivienda a trabajadores que se desplazaban diariamente a Madrid. Sin embargo, el desarrollo urbano resultante fue fragmentado y poco cohesionado, con una disposición irregular de las parcelas y una densificación residencial carente de una planificación integrada de equipamientos, espacios públicos o infraestructuras que garantizaran la calidad urbana.

A finales de los años 70, el crecimiento desordenado llevó al municipio a un punto de saturación, evidenciando importantes carencias en servicios, zonas verdes y dotaciones comunitarias. En respuesta, el Plan General de 1987 intentó reequilibrar la estructura urbana mediante la incorporación de nuevos equipamientos y la promoción del comercio local. No obstante, el modelo de desarrollo continuó anclado en una lógica extensiva, basada en viviendas unifamiliares de baja densidad y en la dependencia de grandes superficies comerciales, perpetuando un patrón disperso

y fuertemente dependiente del vehículo privado.

El Plan General actualmente vigente, aprobado en 1999, supuso un nuevo intento de actualización del marco urbanístico. Sin embargo, su capacidad de respuesta se ha visto limitada por varios factores: no incorporó una evaluación ambiental estratégica, no anticipó las reformas legislativas autonómicas posteriores, y carece de mecanismos eficaces de revisión periódica. Como resultado, el plan ha quedado parcialmente desfasado y muestra una rigidez normativa que dificulta la adaptación a los actuales objetivos de sostenibilidad, equidad territorial y resiliencia urbana.

En la actualidad, Alcorcón se encuentra inmerso en la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana que busca corregir estas deficiencias. Este proceso coincide con la implementación de la Agenda Urbana local, que introduce un enfoque estratégico y transversal orientado a actualizar, simplificar y flexibilizar el marco normativo. El objetivo es avanzar hacia un urbanismo más sostenible, inclusivo y eficiente en el uso de los recursos, con capacidad para afrontar los retos urbanos del siglo XXI.

Gobernanza multinivel del territorio

La experiencia acumulada en Alcorcón revela la necesidad de avanzar hacia una gobernanza multinivel y multiescalar, que permita articular de forma más coherente los distintos instrumentos de planificación existentes: el PGOU vigente (de 1999), los planes sectoriales (movilidad, residuos, cambio climático) y la Agenda Urbana local. Potenciar esta articulación resulta clave para fortalecer la capacidad del municipio a la hora de abordar retos urbanos complejos, especialmente en áreas como la movilidad intermunicipal, la sostenibilidad o la regeneración urbana.

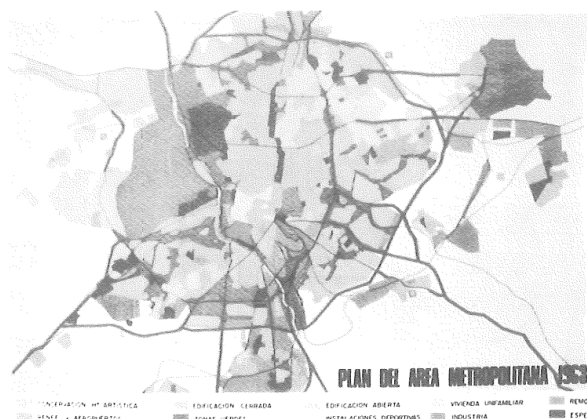
A nivel regional, la ausencia de un instrumento metropolitano formal en la Comunidad de Madrid agrava este problema. Aunque el Plan General del Área Metropolitana de Madrid de 1963 supuso un intento pionero de planificación supramunicipal –al establecer una Comisión Metropolitana con capacidad normativa sobre los municipios del entorno de Madrid, incluido Alcorcón–, este modelo fue desactivado sin generar una alternativa

institucional estable. Desde entonces, la Comunidad de Madrid no ha promovido instrumentos metropolitanos vinculantes ni ha desarrollado fórmulas de cooperación territorial eficaces, más allá de proyectos sectoriales como el Plan de Cercanías o las Estrategias Territoriales de Movilidad Sostenible.

Esta situación contrasta con las recomendaciones de organismos como la OCDE, ONU-Hábitat o el MITMA, que promueven una planificación integrada y coordinada entre escalas. La Agenda Urbana Española (2019), por ejemplo, enfatiza la necesidad de alinear políticas locales, regionales y estatales para lograr territorios más sostenibles, resilientes y cohesionados.

En este contexto, la redacción del nuevo PGOU y la implementación de la Agenda Urbana de Alcorcón suponen una oportunidad estratégica para establecer un modelo de planificación más ágil, coherente y conectado con los objetivos europeos del Pacto Verde. La incorporación de cláusulas de gobernanza colaborativa, mecanismos de cooperación intermunicipal y estructuras de seguimiento permitiría dotar al municipio de un marco operativo más eficaz, mientras se espera que la Comunidad de Madrid concrete nuevos instrumentos de planificación territorial con enfoque metropolitano.

Plan General del Área Metropolitana de Madrid de 1963



Fuente: Geoportal del Ayuntamiento de Madrid

Agilización y unificación de procedimientos

Uno de los principales desafíos históricos del planeamiento urbanístico en Alcorcón ha sido la burocratización y la fragmentación de los procedimientos administrativos. La tramitación de planes parciales, modificaciones y desarrollos específicos ha estado marcada por circuitos largos, complejos y poco coordinados, lo que ha ralentizado significativamente la transformación urbana y ha limitado la capacidad de respuesta ante nuevas demandas sociales, económicas y ambientales.

Esta situación ha dificultado la ejecución de proyectos estratégicos, generando incertidumbre entre los actores implicados –ciudadanía, empresas y administraciones– y restando dinamismo a la planificación local. La necesidad de procedimientos más ágiles, coherentes y digitalizados resulta hoy ineludible para mejorar la eficiencia institucional y reforzar la legitimidad de las intervenciones urbanas.

El fallido macroproyecto Eurovegas en el sector norte ejemplifica las consecuencias de una planificación descoordinada, orientada por intereses sectoriales y sin visión integradora. La presión para reclasificar un suelo no urbanizable sin evaluación ambiental ni participación ciudadana evidenció la falta de instrumentos de gobernanza interadministrativa eficaces. Este caso subraya la necesidad de avanzar hacia una planificación estratégica y normativa coherente con los principios de sostenibilidad, control del suelo y gobernanza multinivel.

En este contexto, la actualización del PGOU, junto con la implementación de la Agenda Urbana, representa una oportunidad para establecer un marco más eficaz y transparente. La simplificación normativa, la digitalización integral de los trámites y la creación de mecanismos de evaluación estratégica temprana serán elementos clave para articular una planificación más operativa, orientada a resultados y abierta a la participación activa de los diferentes actores del territorio.

En este sentido, recientemente se ha aprobado la modificación de las ordenanzas reguladoras de licencias y autorizaciones con el objetivo de racionalizar y simplificar los procedimientos administrativos, eliminando cargas burocráticas innecesarias y reduciendo tiempos de tramitación. Esta reforma también incorpora criterios más claros y homogéneos para la evaluación de los expedientes, lo que mejora la seguridad jurídica y facilita la relación entre la administración y la ciudadanía, así como con los agentes económicos y técnicos implicados.



Estructuras de gobernanza y participación

Gobernanza supramunicipal y coordinación interadministrativa

Articular una gobernanza supramunicipal constituye una oportunidad estratégica para dotar de mayor coherencia territorial y funcionalidad urbana a la Corona Metropolitana Sur, una región que ha experimentado un crecimiento acelerado pero fragmentado, carente de una planificación conjunta que responda a los desafíos compartidos de los municipios que la integran. La ausencia de estructuras metropolitanas formales ha derivado en duplicidades administrativas, déficit de infraestructuras intermunicipales y desequilibrios en el acceso a servicios básicos y oportunidades económicas.

En este contexto, la Agenda Urbana de Alcorcón se perfila como una herramienta clave para impulsar la coordinación interadministrativa, favoreciendo la definición de prioridades comunes, el desarrollo de

infraestructuras sostenibles compartidas y la mejora de la conectividad funcional entre áreas residenciales, industriales y de servicios. Esta visión se alinea con las iniciativas que ya han comenzado a desarrollar municipios vecinos como Getafe o Fuenlabrada, a través de sus respectivas agendas urbanas, abriendo paso a una base común para una futura gobernanza metropolitana integrada.

Sin embargo, la falta de actualización y liderazgo estratégico regional por parte de la Comunidad de Madrid ha consolidado un modelo urbano dependiente de Madrid como núcleo central, sin mecanismos efectivos para gestionar las dinámicas territoriales del entorno. Superar esta dependencia implica avanzar hacia una visión metropolitana compartida, que supere las barreras administrativas tradicionales y fortalezca la colaboración multiescalar en clave de sostenibilidad, equidad y eficiencia urbana.

Sesiones participativas



Fuente: Elaboración propia

Colaboración público-privada

La construcción de alianzas estratégicas entre el sector público y el sector privado, junto con el fortalecimiento de los mecanismos de participación ciudadana, constituye un pilar fundamental para consolidar un modelo de desarrollo urbano sostenible, inclusivo y corresponsable. En Alcorcón, ambas dimensiones se han promovido con un enfoque progresivo y experimental, especialmente en el marco del despliegue de la Agenda Urbana local y los procesos de modernización institucional en curso.

En el ámbito público-privado, destaca la creación de la plataforma Alcorcón Impulsa, concebida como espacio de interacción entre la administración local, el tejido empresarial y la ciudadanía innovadora. Esta herramienta ha facilitado el lanzamiento de retos tecnológicos abiertos, la atracción de inversiones sostenibles y la generación de espacios colaborativos orientados a resolver desafíos urbanos mediante soluciones digitales, energéticas y sociales.

Un eje emergente en esta colaboración ha sido el desarrollo de proyectos piloto con financiación compartida, que permiten ensayar soluciones innovadoras antes de su incorporación plena en la gestión municipal. Ejemplos destacados son la instalación de sensores inteligentes (tráfico, alumbrado, calidad del aire), así como la creación de comunidades energéticas locales mediante la cesión de cubiertas municipales para la producción colectiva de energía solar. Estas experiencias mejoran la eficiencia en el uso de recursos públicos y refuerzan la implicación de actores locales comprometidos con la transición ecológica y digital.

Pese a estos avances, la colaboración público-privada en Alcorcón ha sido, hasta ahora, puntual y vinculada a proyectos concretos, sin consolidar mecanismos estables de gobernanza compartida. Un reto prioritario es estructurar canales de cooperación duraderos con el sector privado y el tercer sector, promoviendo la corresponsabilidad en el diseño, financiación y ejecución de los proyectos estratégicos. En este sentido, la propuesta de crear una Comisión Consultiva Externa –impulsada desde el Área de Hacienda y Contratación– podría ofrecer un marco para integrar la visión de universidades, empresas y asociaciones en la toma de decisiones, mejorando tanto la legitimidad democrática como la eficacia de las políticas públicas.

En este contexto, destaca el papel de la Empresa de Servicios Municipales de Alcorcón (ESMASA), una entidad pública local responsable de la gestión de servicios urbanos y medioambientales. Su carácter municipal la posiciona como un actor estratégico para impulsar colaboraciones público-privadas, especialmente en ámbitos como la economía circular y la rehabilitación energética. A través de estas sinergias, ESMASA puede contribuir decisivamente a la construcción de un modelo urbano más resiliente, equitativo y sostenible.



Transparencia y rendición de cuentas

La transparencia institucional y el acceso accesible a la información pública son pilares estratégicos para fomentar una participación ciudadana efectiva y fortalecer la legitimidad democrática. Alcorcón dispone de portales de transparencia y sistemas digitales de tramitación y consulta que han supuesto avances notables, si bien persisten barreras físicas, digitales y simbólicas que dificultan el acceso pleno de ciertos colectivos, especialmente personas mayores, migrantes o en situación de brecha digital.

La mejora de las bases estadísticas municipales, así como la integración de mapas interactivos, cuadros de mando públicos y guías claras de funcionamiento urbano, resulta clave para que la información disponible sea realmente comprensible, actualizada y útil para la ciudadanía. Una administración transparente no solo publica datos, sino que garantiza que estos sean inteligibles, accesibles y pertinentes para la toma de decisiones ciudadanas.

En este marco, la digitalización de procesos internos –como los fraccionamientos de deuda, autorizaciones de gasto o seguimiento de proyectos–, junto con la introducción progresiva de herramientas de automatización e inteligencia artificial, abre

oportunidades para mejorar la eficiencia de la gestión municipal, al tiempo que refuerza la rendición de cuentas.

Desde el Área de Participación y Feminismo, se reconoce que la participación ciudadana no debe limitarse a mecanismos consultivos, sino que debe consolidarse como un derecho político estructural para legitimar las políticas públicas. En esta línea, se está implementando la plataforma digital Consul, orientada a canalizar procesos abiertos como los presupuestos participativos o las consultas temáticas. Sin embargo, su desarrollo ha estado condicionado por la dependencia de contratos menores y una estructura administrativa todavía poco ágil, lo que ralentiza su plena operatividad.

En paralelo, la Oficina de Sugerencias y Reclamaciones constituye un canal consolidado de relación ciudadana, cuya memoria anual y análisis estadístico alimentan la toma de decisiones y las deliberaciones en comisiones plenarios. Este mecanismo permite detectar focos de malestar ciudadano y ajustar la respuesta institucional, reforzando así la cultura organizacional basada en la escucha, la transparencia y la mejora continua.



Participación ciudadana efectiva

La participación ciudadana en Alcorcón ha evolucionado desde enfoques meramente consultivos hacia una dimensión estratégica que incorpora nuevas metodologías centradas en la experiencia cotidiana y el conocimiento colectivo del territorio. Ejemplo de ello son las auditorías urbanas con perspectiva de género, desarrolladas en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid y el programa "Ciudades que se superan" de ONU-Hábitat, que recopilan información cualitativa y cuantitativa sobre la experiencia de las mujeres en el espacio público. Este enfoque ha permitido priorizar intervenciones en zonas sensibles, mejorar la seguridad urbana y adaptar los espacios a las necesidades derivadas de los cuidados.

De forma paralela, se han impulsado procesos participativos vinculados a proyectos concretos, como entornos escolares seguros, rutas saludables o intervenciones de regeneración urbana. Estos procesos han combinado talleres presenciales, encuestas digitales, mapas colaborativos y grupos de trabajo vecinales, fomentando una ciudadanía más activa y corresponsable en la toma de decisiones urbanas.

Destaca también la experiencia del Plan de Juventud de Alcorcón, que incorporó consultas abiertas en centros educativos, talleres participativos con jóvenes y recogida de propuestas mediante herramientas digitales. Estas iniciativas apuntan a ampliar la base participativa, acercando la administración a colectivos tradicionalmente infrarrepresentados y promoviendo el derecho a la ciudad desde una perspectiva generacional. Asimismo, se han desarrollado campañas

de sensibilización sobre sostenibilidad, movilidad activa y eficiencia energética, dirigidas especialmente a centros escolares, asociaciones vecinales y personas mayores. Estas acciones buscan consolidar una ciudadanía informada, comprometida y proactiva en la transformación del modelo urbano.

En el ámbito institucional, Alcorcón cuenta con cuatro Juntas Municipales de Distrito (Norte, Sur, Centro y San José de Valderas), concebidas como espacios de descentralización y proximidad, que han iniciado la constitución de Consejos de Participación Ciudadana con representación de asociaciones vecinales, culturales y empresariales. No obstante, la fragmentación de estructuras participativas y la falta de dinamización efectiva han limitado su capacidad transformadora, dificultando su impacto en la mejora de la equidad territorial y social.

Uno de los retos principales es el debilitamiento del tejido asociativo tradicional, especialmente en el ámbito vecinal, marcado por el envejecimiento de sus integrantes y la falta de relevo generacional. Esta situación compromete su papel como interlocutores activos y dinamizadores de la vida comunitaria. A ello se suma la escasa visibilidad de las asociaciones, la inactividad de varios Consejos de Participación y la ausencia de estructuras estables de gobernanza colaborativa. También los Consejos de Sabios y de Barrio, promovidos desde el Área de Cultura y Festejos, requieren aún reglamentos claros y mecanismos de seguimiento que garanticen su utilidad real.



Pese a estos desafíos, la experiencia acumulada muestra un camino prometedor hacia una gobernanza urbana basada en la inteligencia colectiva, la valorización de la capacidad instalada en el territorio y la construcción de relaciones de confianza entre ciudadanía, administración y tejido social. Para consolidar este enfoque, resulta clave avanzar en la sistematización de metodologías participativas, fortalecer las redes existentes y crear espacios de colaboración estables y representativos, que garanticen una planificación más inclusiva, democrática y centrada en las personas.

Sesiones participativas



Fuente: Elaboración propia

Capacidad local, financiación e innovación

Capacidad financiera y gobernanza económica

La estabilidad económica alcanzada por el Ayuntamiento en los últimos años constituye un pilar para el desarrollo e implementación de la Agenda Urbana local. A través de una política sostenida de saneamiento fiscal, se ha logrado reducir drásticamente la deuda municipal, pasando de un 268 % sobre ingresos corrientes a un 59 %. Esta mejora ha otorgado al municipio un margen presupuestario más amplio, permitiendo retomar inversiones estratégicas en ámbitos clave como la movilidad sostenible, el medio ambiente, la transición digital o la inclusión social.

En el ejercicio 2025, el presupuesto municipal asciende a 186,4 millones de euros en gastos y 191,4 millones en ingresos, lo que genera un superávit estructural de 5 millones de euros. Esta situación financiera positiva refuerza la capacidad del municipio para sostener políticas públicas ambiciosas alineadas con los compromisos de la Agenda 2030, garantizando a su vez una gestión responsable de los recursos. Gracias a ello, se han reactivado líneas de ayudas para infraestructuras de movilidad, como carriles bici y puntos de recarga eléctrica, además de programas sociales y de sostenibilidad urbana.

La modernización de la gestión económica ha sido otro de los factores clave. Desde el área de Hacienda y Contratación se ha impulsado la digitalización de los sistemas de seguimiento presupuestario, lo que ha permitido implementar mecanismos de automatización y control interno. Estos sistemas permiten supervisar en tiempo real la ejecución del gasto y anticipar posibles

desviaciones, reforzando la eficiencia y la capacidad de reacción administrativa. Esta transparencia contable ha sido reconocida como una buena práctica por parte de diversas entidades, y ha contribuido a fortalecer la confianza institucional, tanto de la ciudadanía como de los organismos de financiación externa.

El modelo de gobernanza económica de Alcorcón no solo ha consolidado la viabilidad financiera del municipio, sino que también ha favorecido la atracción de fondos europeos y estatales. La solvencia presupuestaria y la previsibilidad de la gestión han facilitado la concurrencia competitiva a convocatorias de ayudas estratégicas, orientadas a proyectos de transformación urbana, eficiencia energética, digitalización de servicios y creación de infraestructuras sostenibles. Esta capacidad de captación de recursos se apoya también en la planificación anticipada de las inversiones, lo que permite alinear las prioridades locales con los marcos de financiación plurianual disponibles.





Capacitación institucional y digitalización

La mejora de las capacidades institucionales constituye una condición esencial para la implementación efectiva de las políticas urbanas. En el caso de Alcorcón, el fortalecimiento de la administración local ha ido de la mano de un proceso de modernización tecnológica y de profesionalización de los equipos técnicos, lo que ha permitido ampliar el margen de maniobra municipal en un contexto de crecientes exigencias normativas y estratégicas.

Uno de los principales avances en este ámbito ha sido la digitalización progresiva de los servicios municipales, mediante la automatización de procedimientos administrativos y la integración con la Carpeta Ciudadana de la Administración General del Estado. Esta transformación ha reforzado la accesibilidad a los servicios públicos, reduciendo tiempos de tramitación y mejorando la trazabilidad de los expedientes. La implantación de la firma electrónica, la digitalización del registro y la interoperabilidad de bases de datos internas han contribuido, además, a incrementar la transparencia y la eficiencia de la gestión.

La formación continua del personal técnico ha sido otro pilar fundamental. El Ayuntamiento participa en distintos programas de capacitación, tanto a nivel regional como nacional, que permiten actualizar competencias en áreas clave como contratación pública verde, planificación urbana, transformación digital o gestión de fondos europeos. Esta estrategia se complementa con el despliegue de sistemas de control presupuestario automatizado

que permiten supervisar en tiempo real la ejecución de las cuentas municipales, anticipar desviaciones y evaluar el rendimiento de las inversiones públicas.

La apuesta por la capacitación no se limita al ámbito institucional. El Ayuntamiento promueve también la formación ciudadana como herramienta para mejorar la participación y facilitar la apropiación social de los procesos de transformación urbana. Desde el organismo municipal IMEPE Digital, se han desarrollado talleres dirigidos a pymes, autónomos y emprendedores sobre tecnologías emergentes como inteligencia artificial, internet de las cosas, análisis de datos o gemelos digitales. Con un presupuesto específico de 400.000 euros, estos programas buscan mejorar la competitividad del tejido productivo local y facilitar el acceso a ayudas como el Kit Digital, impulsado por los fondos Next Generation EU.

Finalmente, la creación de herramientas digitales específicas, como una app municipal unificada, ha reforzado la relación entre la ciudadanía y la administración. Esta aplicación permite acceder de forma centralizada a servicios como la reserva de instalaciones, la tramitación de incidencias urbanas o la consulta de convocatorias públicas, promoviendo así una gestión más cercana, ágil y transparente.

Proyectos piloto y experiencias innovadoras

La innovación urbana se ha consolidado en Alcorcón como un vector clave para el desarrollo de políticas públicas transformadoras, orientadas a mejorar la eficiencia de los servicios, reforzar la sostenibilidad y avanzar hacia un modelo de ciudad inteligente. En este marco, el despliegue de proyectos piloto ha permitido ensayar soluciones de alto valor añadido antes de su integración estructural en la gestión municipal, reduciendo riesgos, optimizando recursos y promoviendo una cultura de aprendizaje institucional.

Uno de los hitos más relevantes es la implementación de la Plataforma Smart City y el Gemelo Digital, con una inversión aproximada de 250.000 euros. Esta herramienta permite simular virtualmente

edificios y espacios urbanos, facilitando la toma de decisiones basada en datos para el diseño de intervenciones más eficaces en materia de eficiencia energética, movilidad y uso del suelo. Gracias a esta tecnología, el municipio puede anticipar escenarios, evaluar costes y beneficios, y priorizar actuaciones con criterios de sostenibilidad y retorno social.

Este ecosistema digital se complementa con la creación de la Mesa del Dato, un órgano de gobernanza que articula la interoperabilidad de los sistemas municipales y garantiza el cumplimiento del Reglamento General de Protección de Datos. Esta iniciativa permite avanzar hacia una administración más transparente, ágil y conectada, en la que el uso de datos abiertos y la inteligencia artificial

Sesiones participativas



Fuente: Elaboración propia



desempeñan un papel central en la mejora continua de los servicios públicos. En el ámbito de la movilidad, destaca la puesta en marcha de un sistema de gestión inteligente del tráfico con cámaras LPR (lectura automática de matrículas), sensores de calidad del aire y regulación centralizada. Esta infraestructura, con una inversión de 1,2 millones de euros, permite priorizar el transporte público, reducir los tiempos de espera en los cruces más conflictivos y mejorar la seguridad vial. La recogida y análisis en tiempo real de datos sobre flujos vehiculares contribuye a la reducción de emisiones contaminantes y a una planificación más precisa de la red viaria.

Además, se están impulsando comunidades energéticas locales mediante la cesión de cubiertas municipales para la instalación de paneles solares, así como la creación de la Oficina de la Energía, que canaliza las ayudas a la rehabilitación energética y acompaña a la ciudadanía en el proceso de transición. Estas iniciativas reflejan un enfoque descentralizado y participativo de la sostenibilidad, en el que la innovación tecnológica se traduce en empoderamiento social.

A nivel internacional, Alcorcón participa activamente en el programa “Ciudades que se superan” de ONU-Hábitat, centrado en el empoderamiento de ciudades intermedias a través de experiencias replicables. En este marco, el municipio lidera un proyecto piloto enfocado en el diseño de alojamientos dotacionales para mujeres en situación de vulnerabilidad. Estos espacios incorporan zonas comunes como cocinas, coworking

o talleres creativos, y están concebidos como entornos que fomentan el bienestar, la autonomía y la colaboración. La iniciativa se vincula además con el desarrollo de una metodología de planificación con enfoque de género, basada en auditorías participativas de seguridad y calidad urbana.

La plataforma “Alcorcón Impulsa” constituye otro pilar para la dinamización de la innovación. Mediante hackathones tecnológicos, retos urbanos abiertos y microfinanciación, se fomenta la colaboración público-privada y la implicación de startups y ciudadanía en la solución de desafíos concretos. Con un presupuesto inicial de 93.000 euros, esta plataforma busca activar el ecosistema local de innovación, identificar talento y movilizar inversión hacia proyectos de interés general.

Conclusiones participativas



A partir de las percepciones recogidas en el proceso participativo, el OE10 sobre gobernanza se identifica como uno de los ámbitos con mayor margen de mejora, al concentrar algunas de las manifestaciones más claras de insatisfacción ciudadana. Diversas asociaciones vecinales y culturales señalan una limitada receptividad por parte del Ayuntamiento ante las demandas e iniciativas que trasladan, lo que genera frustración y cierta desafección. Se percibe que los canales existentes –como los Consejos de Participación de Distrito– funcionan más como espacios institucionales de información y debate político que como mecanismos efectivos para recoger y canalizar propuestas vecinales. No obstante, estos espacios podrían desempeñar un papel más relevante si se fortalecen sus funciones operativas y se refuerza su conexión con los procesos de decisión municipal.

Se constata además un progresivo desgaste del tejido asociativo tradicional, especialmente el vecinal y cultural, debido tanto a la falta de relevo generacional como a la insuficiencia de apoyos municipales para dinamizar su actividad. Aunque se valora positivamente la red de eventos y actividades que se organizan en los barrios, se demanda un mayor reconocimiento del papel que desempeñan las entidades locales como generadoras de cohesión y relaciones comunitarias. Desde varias asociaciones se insiste en que el Ayuntamiento debería ejercer un rol más activo como promotor y facilitador del asociacionismo, reforzando su visibilidad y apoyando su continuidad.

Por otro lado, desde el tejido empresarial se expone un punto de vista diferente, apuntando a la necesidad de que procesos municipales como la Agenda Urbana, el Plan Innova o la revisión del PGOU se articulen con una coordinación ordenada, que evite su dispersión y permita un seguimiento real de los acuerdos alcanzados. Este tipo de percepción refuerza la demanda transversal de fortalecer los espacios de gobernanza local, dotándolos de mayor eficacia y capacidad de incidencia.

Más allá de la participación ciudadana, las aportaciones recogidas evidencian retos relacionados con la cooperación metropolitana y con el fortalecimiento de la propia estructura municipal. Se reclama una administración local con mayor capacidad técnica, menos dependiente de asesorías externas y capaz de liderar de manera proactiva el desarrollo estratégico de la ciudad, superando dinámicas sectoriales y explorando nuevas fórmulas de coordinación interdepartamental. En este sentido, se enlaza con lo planteado en el OE9 respecto al potencial de la digitalización y la gestión avanzada de datos para construir una administración más eficiente, próxima y proactiva, capaz de anticipar necesidades y dar una respuesta más ágil y adaptada a la ciudadanía, contribuyendo así a restablecer la confianza y a reconectar con la sociedad local en un proyecto común de ciudad sostenible y cohesionada.



3. Análisis externo



Esta sección del informe tiene por objetivo construir una visión comprehensiva del entorno externo que condiciona y orienta el despliegue de la Agenda Urbana de Alcorcón.

Para ello, se estructura en torno a tres componentes interrelacionados:

- Un **análisis documental** de políticas y estrategias relevantes en distintas escalas territoriales.
- La incorporación de **perspectivas expertas** mediante un panel consultivo.
- Un ejercicio de **benchmarking** con instrumentos estratégicos aplicados en ciudades comparables.

Este enfoque permite contextualizar las dinámicas locales dentro de un marco comparativo amplio, alineado con las transformaciones urbanas contemporáneas y en diálogo activo con actores clave del conocimiento y la planificación.

Análisis documental

Esta sección define el marco estratégico para orientar el desarrollo de Alcorcón hacia 2030. Parte de un análisis integrado de documentos normativos y sectoriales – sobre suelo, movilidad, vivienda, economía circular y cohesión social– junto con informes demográficos, económicos y sociales. El

objetivo es identificar sinergias y tensiones entre niveles de gobernanza y establecer un diagnóstico claro. La tabla siguiente muestra la correspondencia entre los principales documentos y los diez objetivos de la Agenda Urbana Española.

Objetivo AUE	Documentos Nacionales	Documentos Comunidad de Madrid	Informes Complementarios
1. Ordenar el territorio y uso racional del suelo	Agenda Urbana Española	Ley de medidas para el desarrollo territorial y protección del suelo	FRAVM Análisis Demográfico
	Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana		
2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente	Programas de ayuda a la rehabilitación residencial y vivienda social	Ley de impulso y reactivación de la actividad urbanística en la Comunidad de Madrid	FRAVM Análisis Demográfico
	Estrategia para la Rehabilitación Energética en la Edificación (2020)		
3. Cambio climático y resiliencia	Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030	Estrategia de Energía, Clima y Aire 2023-2030 Plan Azul+	Efectos del COVID y Recuperación
	Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas		
4. Gestión de los recursos y economía circular	Estrategia Española de Economía Circular	Ley de Economía Circular de la Comunidad de Madrid	Ley de residuos y suelos contaminados para una economía circular
	Plan Nacional de Gestión de Residuos	Estrategia de Residuos de la Comunidad de Madrid	
5. Proximidad y movilidad sostenible	Estrategia Española de Movilidad Sostenible	Plan Estratégico de Movilidad Sostenible 2013-2025	Estrategia Estatal por la Bicicleta (2021)
	Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030		
6. Cohesión social y equidad	Estrategia Nacional de Prevención y Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social 2024-2030	Estrategia de Inclusión Social de la Comunidad de Madrid 2016-2021	Informe Salud Mental CAM 2024
			Mirar al Sur 2025
7. Economía urbana	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España (2021)	Plan Industrial CAM	Informe Turismo CAM 2024
	Estrategia España Nación Emprendedora (2021)	Documento “Madrid Capitalidad Económica y Competencia” (IVIE)	Informe Económico de la CAM 2024
8. Acceso a la vivienda	Ley por el derecho a la vivienda	Plan VIVE Madrid de vivienda en alquiler asequible	Mirar al Sur 2025
	Plan Estatal para el Acceso a la Vivienda 2022-2025	Dossier del Pacto por la Vivienda 2024-2025	
9. Innovación digital	Agenda España Digital 2026	Estrategia Especialización Inteligente S3	Madrid Economía 2024
	Estrategia Nacional de IA (2020)	Plan Estratégico Madrid Digital 2022-2026	
10. Gobernanza e instrumentos de intervención	Estrategia España 2050	Plan de Gobernanza y Modernización de la CAM	Ley de impulso de la actividad económica y modernización administrativa
	Plan de Digitalización de las Administraciones Públicas	Ley de transparencia y participación ciudadana	

Marco estratégico de la Agenda Urbana



Ordenar el territorio y hacer uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo

Diagnóstico

La política urbana en España arrastra una trayectoria marcada por el urbanismo expansivo, especialmente durante el ciclo 1997-2007, con consecuencias negativas como la fragmentación del territorio, el incremento de la movilidad obligada y la pérdida de suelo agrícola. A nivel estatal, las estrategias recientes abogan por reutilizar el suelo ya urbanizado, destacando la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde, que considera el suelo un recurso finito. En la Comunidad de Madrid, sin embargo, persiste una contradicción entre los objetivos legales y la realidad territorial: aunque su Ley del Suelo promueve la sostenibilidad, entre 2000 y 2020 el suelo artificializado creció un 18 %, concentrado en el sur y suroeste de la región.

Estrategias destacadas

Existe convergencia normativa entre Estado y Comunidad en torno al uso racional del suelo, pero con resultados dispares. A nivel nacional, se prioriza la regeneración frente a la expansión; mientras que en Madrid, las dinámicas favorecen desarrollos periféricos de baja densidad, con escasa integración. Ejemplos de buenas prácticas son la Estrategia de Regeneración Urbana Integral, financiada con fondos europeos, y la propuesta de Infraestructura Verde del Sur Metropolitano, que conecta espacios naturales y urbanos mediante corredores ecológicos.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

La Comunidad de Madrid carece de un marco de planificación territorial metropolitano, lo que impide coordinar el uso del suelo entre municipios. En este contexto, Alcorcón puede asumir un papel clave en el eje Móstoles-Fuenlabrada, combinando regeneración urbana intensiva con su función de conexión ecológica. Ordenar el territorio no es solo una tarea local, sino una herramienta estratégica para corregir desequilibrios metropolitanos. Alinear la política municipal con una visión supralocal más eficiente y sostenible es clave para avanzar hacia un modelo urbano más resiliente.



Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente

Diagnóstico

España presenta un parque edificatorio envejecido y poco eficiente, con una tasa de renovación inferior a la media europea. Esta situación es especialmente visible en el sur de Madrid, donde el informe Mirar al Sur 2025 describe un paisaje urbano denso, con déficit de espacios verdes y zonas de convivencia, resultado del urbanismo intensivo de los años 60 y 70.

Estrategias destacadas

Tanto el marco estatal como el autonómico priorizan la regeneración frente a la expansión. La legislación vigente impulsa la rehabilitación energética y la renovación urbana, apoyadas por programas de ayuda y financiación del Plan de Recuperación. Sin embargo, persisten obstáculos administrativos y económicos que siguen favoreciendo desarrollos en suelo nuevo. En Alcorcón, la delimitación de Entornos Residenciales de Rehabilitación Programada –como Hogar 68, Virgen de Icíar o Torres Bellas– ofrece una vía directa para canalizar fondos e impulsar intervenciones integrales que mejoren accesibilidad, espacio público y actividad comercial.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

La regeneración urbana debe ser la principal estrategia para mejorar la calidad de vida y consolidar un modelo urbano más sostenible. Alcorcón, con un parque edificado consolidado y barrios de gran escala, puede liderar este proceso en el sur metropolitano. El reto está en activar los recursos disponibles y superar las barreras que dificultan las inversiones. Apostar por una ciudad densa, eficiente y con vida de barrio es clave para transformar Alcorcón en un referente de revitalización metropolitana.



Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia

Diagnóstico

El transporte y la edificación son responsables de más de la mitad del consumo energético en España, según el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima. A esto se suma la fragmentación territorial, que reduce la capacidad de resiliencia. En la Comunidad de Madrid, la contaminación atmosférica y la exposición creciente a olas de calor agravan la vulnerabilidad del entorno urbano, especialmente en zonas densamente edificadas como el sur metropolitano.

Estrategias destacadas

La Ley de Cambio Climático y la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde orientan la acción climática estatal. A nivel autonómico, la Estrategia de Energía, Clima y Aire adapta esos objetivos al contexto regional. Aunque hay una convergencia en el marco normativo, los principales retos se dan en la implementación local. Existen líneas de financiación europeas que permiten articular proyectos integrales de adaptación, como corredores verdes urbanos, patios escolares naturalizados, redes de refugios climáticos o Zona de Bajas Emisiones.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

Alcorcón tiene condiciones para liderar una estrategia climática basada en soluciones naturales. Su exposición al efecto isla de calor, combinada con su capacidad institucional y acceso a fondos europeos, lo posiciona como un posible referente metropolitano en resiliencia urbana. Iniciativas como la restauración del arroyo Culebro y la creación de microbosques urbanos pueden convertir esta amenaza ambiental en una oportunidad transformadora para avanzar hacia un modelo urbano más sostenible y habitable.



Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular

Diagnóstico

España avanza hacia la economía circular, aunque aún presenta debilidades en productividad de materiales y fiscalidad ambiental respecto a la media europea. En la Comunidad de Madrid, la generación de residuos crece y la recogida selectiva sigue siendo insuficiente. El informe Mirar al Sur 2025 destaca que las infraestructuras de gestión de residuos se concentran en el sur metropolitano, generando impactos ambientales acumulados en municipios como Alcorcón.

Estrategias destacadas

Las políticas estatal y autonómica convergen en promover la circularidad. A nivel nacional, se fijan metas como reducir el consumo de materiales en un 30% y los residuos en un 15% para 2030. A nivel regional, se fomenta el ecodiseño, la simbiosis industrial y la gestión sostenible de residuos. Sin embargo, persisten barreras económicas y logísticas, especialmente para las pymes. En Alcorcón, donde predominan este tipo de empresas, resulta clave facilitar sinergias industriales y promover plataformas de colaboración. La inclusión del municipio en el PERTE de Economía Circular y otros programas regionales representa una oportunidad para transformar áreas industriales degradadas y vincular economía circular con regeneración urbana.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

Por su peso logístico e industrial, el sur metropolitano puede convertirse en un referente de producción circular. Alcorcón reúne condiciones para liderar esta transición: sus polígonos pueden evolucionar hacia Ecopolígonos, optimizando flujos materiales y energéticos. Esta reconversión permitiría generar un ecosistema empresarial más eficiente, sostenible y resiliente. La designación como beneficiario del PERTE refuerza su posición estratégica y abre la puerta a impulsar una cooperación público-privada que integre sostenibilidad, innovación y desarrollo económico territorial.



Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible

Diagnóstico

El transporte por carretera genera casi el 80 % de las emisiones del sector en España, según la Estrategia de Movilidad 2030. En la Comunidad de Madrid, los desplazamientos diarios superan los 15 millones, con un 70 % en modos motorizados. El informe Mirar al Sur 2025 destaca la fuerte dependencia del coche privado en los municipios del sur. En Alcorcón, la movilidad pendular hacia Madrid, a pesar de contar con transporte público, genera congestión y refuerza la dependencia de infraestructuras radiales.

Estrategias destacadas

Las estrategias nacionales y regionales coinciden en fomentar el transporte público y los modos activos. Sin embargo, la gobernanza fragmentada y los problemas de financiación dificultan su aplicación a escala metropolitana. Para Alcorcón, el desafío es priorizar infraestructuras que mejoren su conectividad interna y con los municipios del sur. Iniciativas como autovías ciclistas o hubs de ciclogística son ejemplos viables, financiables a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

Transformar a Alcorcón en una ciudad de proximidad implica ir más allá del refuerzo del transporte público. Se trata de reorganizar su estructura urbana para reducir la necesidad de desplazamientos largos, apostando por redes ciclistas y peatonales seguras y conexiones transversales con municipios vecinos. Integrarse en la visión de una “metrópolis de los 15 minutos” permitiría a Alcorcón ganar autonomía urbana y mejorar la calidad de vida de su ciudadanía.



Fomentar la cohesión social y buscar la igualdad

Diagnóstico

España mantiene elevados niveles de pobreza y desigualdad, con una tasa de riesgo de exclusión del 20,4 % en 2022. En la Comunidad de Madrid, persiste una fuerte brecha entre el norte y el sur, como recoge el informe Mirar al Sur 2025. Alcorcón se sitúa en una posición intermedia-baja, marcada por vulnerabilidades acumuladas y sostenidas en el tiempo.

Estrategias destacadas

Las estrategias nacional y autonómica coinciden en identificar a los colectivos vulnerables y en promover políticas activas de inclusión. Sin embargo, la tensión aparece en la desigual distribución de recursos y la limitada capacidad de redistribución del modelo económico regional. Iniciativas como Barrios que Cuidan, centradas en el cuidado comunitario, pueden financiarse con fondos europeos (FSE+ y PRTR), y representan un enfoque eficaz para intervenir en contextos de alta vulnerabilidad.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

La cohesión social debe ser el pilar de cualquier estrategia metropolitana. En este marco, Alcorcón puede avanzar hacia una "ciudad cuidadora", priorizando servicios públicos accesibles y políticas inclusivas. Su tejido asociativo y su escala lo posicionan para liderar proyectos innovadores de atención a la infancia, personas mayores y población en riesgo, construyendo una ciudad más justa y resiliente dentro del sur metropolitano.



Impulsar y favorecer la economía urbana

Diagnóstico

Aunque el tejido empresarial en España sigue dominado por pymes con baja productividad, Alcorcón muestra una tendencia creciente hacia una economía terciaria. En el municipio, más del 80 % de las nuevas empresas creadas entre 2020 y 2023 pertenecen al sector servicios, especialmente comercio, educación, salud y actividades profesionales. Aun así, persiste un fuerte peso de suelos industriales y de bajo valor añadido, lo que limita su capacidad de generar empleo cualificado y sostenible.

Estrategias destacadas

Las políticas estatal y autonómica convergen en la modernización del tejido productivo. El Plan de Recuperación y la Estrategia Nación Emprendedora a nivel nacional, junto al Plan Industrial regional, promueven innovación, formación y empleo de calidad. Sin embargo, la especialización territorial sigue siendo desigual: mientras Madrid capital se posiciona como un hub de servicios avanzados, el sur corre el riesgo de quedar rezagado como periferia logística.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

Alcorcón puede desempeñar un papel clave en una estrategia de reindustrialización inteligente del sur, basada en la transformación de sus polígonos industriales en parques tecnológicos y en el impulso de servicios de proximidad. Esta doble apuesta permite combinar innovación, sostenibilidad y arraigo. La inclusión del municipio en el PERTE de Economía Circular refuerza esta línea, integrando desarrollo económico y transición ecológica.



Garantizar el acceso a la vivienda

Diagnóstico

Los precios de la vivienda en España, y especialmente en la Comunidad de Madrid, crecen por encima de los ingresos. Según Mirar al Sur 2025, el acceso a la vivienda es un factor crítico de exclusión social: en Alcorcón, una familia media destina el 28,1 % de sus ingresos al alquiler y necesita casi 10 años de renta para adquirir una vivienda. Esta situación se ve agravada por el crecimiento demográfico sostenido de la Comunidad de Madrid –más de 500.000 habitantes en la última década–, lo que incrementa la presión sobre el mercado residencial, especialmente en los municipios del primer y segundo cinturón metropolitano. Además, las proyecciones del INE estiman que la región podría ganar 800.000 nuevos residentes de aquí a 2040.

Estrategias destacadas

Las políticas estatal y autonómica coinciden en el objetivo de ampliar la oferta de vivienda, aunque difieren notablemente en sus enfoques. A nivel nacional, se priorizan medidas de regulación y protección del inquilino, mientras que la Comunidad de Madrid promueve la colaboración público-privada a través de instrumentos como el Plan VIVE, centrado en la promoción y gestión privada de viviendas en alquiler, con reversión final de la propiedad al sector público. Alcorcón ha sido identificado como municipio prioritario dentro de este programa, lo que representa una oportunidad. No obstante, el municipio debería complementar con un enfoque alternativo, más alineado con la gestión directa del suelo y la promoción pública, lo que permitiría mayor control sobre el destino y los precios de la vivienda. En este marco, los recursos del Plan Estatal de Vivienda y del PRTR podrían jugar un papel clave, coordinados con una estrategia local.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

Alcorcón puede consolidarse como un municipio clave en el equilibrio residencial del sur metropolitano. Garantizar el derecho a la vivienda implica combinar construcción de vivienda asequible con rehabilitación del parque existente y políticas activas desde el ámbito local. En un contexto de tensiones entre modelos habitacionales, Alcorcón puede funcionar como laboratorio de soluciones mixtas que articulen instrumentos estatales, autonómicos y municipales para enfrentar la crisis de acceso a la vivienda desde una lógica integrada y territorial.



Liderar y transformar la innovación digital

Diagnóstico

La digitalización se ha acelerado tras la pandemia, pero persisten brechas. Aunque la Comunidad de Madrid lidera en inversión en I+D+i, esta se concentra en la capital y el norte regional, dejando al sur metropolitano –incluido Alcorcón– con menor participación. Madrid Economía 2024 y la Agenda España Digital 2026 advierten de esta desigualdad territorial.

Estrategias destacadas

A escala nacional, la transformación digital se articula a través de la Agenda España Digital 2026, la Estrategia de IA y el Plan Nacional de Competencias Digitales. A nivel autonómico, destacan la Estrategia S3 y el Plan Madrid Digital. Aunque hay convergencia estratégica, el riesgo es que la innovación refuerce desequilibrios ya existentes. Para contrarrestarlo, son clave iniciativas como las “Fábricas de Talento Digital”, centros de formación tecnológica intensiva financiados con el FSE+, el PRTR y el programa RETECH.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

El reto es transformar la innovación en un factor de equidad. El sur metropolitano puede posicionarse como un territorio de innovación aplicada, donde la tecnología se conecte con las necesidades reales del tejido productivo y ciudadano. En este marco, Alcorcón puede liderar como ciudad inteligente y conectada, modernizando su industria, servicios y competencias digitales. Para ello, es crucial que las políticas regionales distribuyan equitativamente los beneficios de la transformación digital y que Alcorcón aproveche su potencial para convertirse en nodo de innovación inclusiva y útil.



Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza

Diagnóstico

A nivel nacional, se reconoce una administración aún percibida como lenta y compleja. La Estrategia España 2050 destaca la mejora institucional como clave para el bienestar y la productividad. En la Comunidad de Madrid, la tensión se sitúa entre agilizar trámites para fomentar la economía y garantizar el control y la participación ciudadana. Planes como el de Digitalización 2021-2025 y el de Gobernanza y Modernización priorizan la eficiencia, mientras la Ley de Transparencia refuerza los mecanismos de control.

Estrategias destacadas

La digitalización administrativa es un eje compartido. Sin embargo, existe una tensión entre la rapidez de gestión y la inclusión participativa. Las plataformas de participación digital avanzadas ofrecen una vía de solución, siendo financiables a través del Plan de Digitalización de las Administraciones Públicas, que contempla líneas para el ámbito local.

Visión metropolitana y rol de Alcorcón

La mejora de la gobernanza en el sur metropolitano exige fortalecer la cooperación intermunicipal ante desafíos compartidos. En ausencia de una estrategia metropolitana formal, Alcorcón puede asumir un rol de liderazgo, combinando eficiencia, apertura y corresponsabilidad. La visión es consolidarse como referente de Gobierno Abierto, con plataformas digitales participativas, datos abiertos y consejos sectoriales. La tecnología debe ser aliada para una administración ágil, transparente y cercana a la ciudadanía.

Hacia una visión metropolitana desde Alcorcón

El análisis del marco estratégico y de planificación desarrollado permite identificar a Alcorcón como un nodo territorial clave, situado en el epicentro de las tensiones entre el urbanismo expansivo heredado y los desafíos contemporáneos de sostenibilidad, cohesión y resiliencia. Su posición en el área metropolitana más dinámica del país lo expone a intensas presiones demográficas, funcionales y económicas, al tiempo que lo dota de un potencial estructurante aún infrautilizado por la ausencia de una planificación metropolitana efectiva.

La región metropolitana de Madrid, a pesar de su escala europea, carece de un marco estratégico común que articule sus componentes urbanos bajo una lógica de integración funcional y equilibrio territorial. Esta falta de planificación conjunta ha favorecido un patrón de desarrollo fragmentado, de competencia intermunicipal, desigualdad territorial persistente y una distribución inequitativa de externalidades negativas como residuos, presión inmobiliaria o infraestructuras sobredimensionadas en el sur.

En este contexto, Alcorcón emerge como un municipio con centralidad relativa y masa crítica, capaz de ejercer un rol articulador dentro del cinturón sur. Su posición geográfica estratégica, su doble vocación como ciudad residencial consolidada y polo económico transformable, y su capacidad institucional para captar y gestionar fondos europeos lo posicionan como un agente idóneo para activar dinámicas de cooperación metropolitana.

En este contexto, resulta clave avanzar hacia una visión metropolitana que reconozca el papel de municipios como Alcorcón,

visibilizando activos -servicios, calidad de vida, accesibilidad- y fomentando su doble vocación como ciudad residencial consolidada y polo económico transformable. La Agenda Urbana puede ser por tanto una oportunidad para impulsar proyectos compartidos a escala supramunicipal y posicionar a Alcorcón como un actor clave en la construcción de un modelo metropolitano más justo, sostenible y equilibrado.

Desde esta mirada, se identifican las dimensiones principales que definen el papel de Alcorcón en el ámbito metropolitano:

- **Expansión versus regeneración.** Pese a las orientaciones normativas hacia la ciudad compacta, la expansión periférica sigue siendo dominante. Alcorcón enfrenta presiones para urbanizar nuevos suelos, mientras acumula déficits de regeneración en barrios consolidados. La falta de un marco regional de contención convierte las decisiones locales en enclaves fragmentados, sin capacidad para incidir estructuralmente en el sistema metropolitano.
- **Metabolismo urbano y transición ecológica.** El sur metropolitano presenta una alta concentración de impactos ambientales, pero también oportunidades infraestructurales y ecológicas. Alcorcón, conectado con la cuenca del Guadarrama y dotado de espacios industriales potencialmente reconvertibles, podría liderar una estrategia metabólica basada en la circularidad y la eficiencia. Sin embargo, la inexistencia de una coordinación supramunicipal impide que estas potencialidades se consoliden.

- Movilidad y desconexión funcional. El sistema de movilidad metropolitano, centrado en una lógica radial, penaliza a municipios del sur. La escasez de conexiones transversales y la débil multimodalidad refuerzan la dependencia del vehículo privado y obstaculizan la articulación de redes de proximidad funcional. Sin una planificación integrada de la movilidad intermunicipal, paradigmas como la "ciudad de proximidad" son inalcanzables.
- Función residencial y cohesión territorial. La presión inmobiliaria metropolitana convierte a Alcorcón en un territorio de acogida residencial, pero sin los mecanismos regionales necesarios para garantizar integración social y reequilibrio territorial. La promoción de vivienda asequible, la rehabilitación energética y la equidad en el acceso a servicios requieren intervenciones a escala intermedia que hoy no existen, limitando la capacidad del municipio para revertir dinámicas de segregación.
- Base económica y ecosistemas de innovación. El potencial económico del sur metropolitano, con vocación postindustrial, permite imaginar una especialización productiva articulada en torno a la innovación, la sostenibilidad y la economía circular. Alcorcón cuenta con activos relevantes –polígonos, universidades, dotaciones– que podrían sostener un nodo intermedio de innovación aplicada. Sin embargo, la falta de una política regional coordinada perpetúa la competencia local por inversiones y debilita la consolidación de un sistema policéntrico robusto.
- Gobernanza ausente y subsidiariedad

invertida. La debilidad estructural más significativa es la inexistencia de una arquitectura institucional metropolitana. Alcorcón, como otros municipios del sur, gestiona de forma aislada problemas que exceden su escala competencial. Esta frontera institucional impide consolidar agendas compartidas, coordinar inversiones estratégicas o activar políticas de alcance estructural.

Frente a estos límites, Alcorcón puede anticipar una gobernanza metropolitana "desde abajo", promoviendo alianzas intermunicipales, impulsando proyectos compartidos o que dan pie para su complementariedad y ejerciendo un liderazgo cooperativo en clave policéntrica. Esta visión no sustituye competencias, pero sí prefigura nuevas formas de gestión territorial adaptadas a los retos del siglo XXI. La metrópolis no puede seguir funcionando sin un gobierno territorial: Alcorcón tiene la oportunidad de catalizar esa transformación.

Panel de Personas Expertas

Esta sección sintetiza la primera sesión del Panel de Personas Expertas convocado para la elaboración de la Agenda Urbana de Alcorcón. Su propósito es sistematizar las principales aportaciones del panel, con el fin de complementar el enfoque técnico con una visión independiente y plural, que aborde los desafíos urbanos desde una perspectiva metropolitana, integradora y de largo plazo.

El análisis se basa en las transcripciones y notas generadas durante la sesión, y se organiza en cuatro bloques temáticos:

- **Diagnóstico Territorial.**
- **Bienestar, Cohesión y Equidad.**
- **Economía, Innovación y Sostenibilidad.**
- **Gobernanza Urbana.**

También se recogen temas transversales que emergieron en el debate.

Sesión del Panel de Personas Expertas



Fuente: Elaboración propia

Modelo Urbano, Suelo y Vivienda

El modelo territorial de Alcorcón en la encrucijada metropolitana

El modelo urbano de Alcorcón está profundamente determinado por su ubicación estratégica en la primera corona del área metropolitana de Madrid. Su desarrollo ha respondido históricamente a decisiones tomadas en otras escalas, lo que ha generado una planificación fundamentalmente reactiva y una dependencia funcional del centro metropolitano. Esta posición ha conducido a la asignación de usos logísticos, infraestructurales o residenciales de baja densidad económica, así como a una fragmentación física causada por infraestructuras regionales que aíslan sectores de la ciudad. El caso de la Operación Campamento fue citado como ejemplo paradigmático de cómo decisiones externas generan impactos estructurales a nivel local, afectando la movilidad, los equilibrios sociales o la demanda habitacional, sin una capacidad de anticipación efectiva por parte del municipio. Desde esta perspectiva, el panel propuso que la Agenda Urbana actúe como instrumento de resiliencia territorial, permitiendo al municipio consolidar una agenda propia frente a presiones metropolitanas, y transitar desde un rol pasivo a uno de mayor autonomía estratégica.

El dilema del crecimiento: rehabilitación vs. expansión

Uno de los puntos más debatidos fue la tensión entre regeneración y expansión urbana, especialmente ante la discusión sobre la activación del sector norte. Si bien este desarrollo se proyecta como un polo de atracción de jóvenes, nuevos servicios y equipamientos, el panel advirtió sobre el riesgo de que opere como un enclave urbano desconectado y elitizado, desviando recursos y atención política de los barrios

consolidados, que concentran hoy los mayores déficits sociales y habitacionales. Se subrayó la necesidad de evitar un modelo dual que refuerce la desigualdad territorial, apostando en cambio por una estrategia de reequilibrio urbano, donde la expansión esté subordinada a criterios de cohesión y donde la regeneración de barrios existentes (como San José de Valderas, Torres Bellas o Hogar 68) se afirme como política prioritaria. En este sentido, los expertos coincidieron en que el desafío no es crecer, sino dignificar lo que ya existe.

El desafío de la vivienda: un parque edificado a adaptar

El parque de vivienda de Alcorcón, construido mayoritariamente entre los años 60 y 80, presenta serias deficiencias en accesibilidad, eficiencia energética y adaptabilidad funcional. A ello se suma una creciente diversidad en los tipos de hogares: mayores que viven solos, jóvenes con dificultades de emancipación, unidades monoparentales, entre otros. El panel coincidió en que la política de vivienda debe alejarse de un enfoque tradicional basado en la promoción de obra nueva, y asumir una perspectiva más integral, flexible y centrada en las personas. Se propusieron modelos de vivienda intergeneracional, programas de rehabilitación con criterios sociales, e instrumentos que activen el parque infrautilizado, como los pisos vacíos o infrahabitaciones. Además, se advirtió sobre los riesgos incipientes de turistificación –especialmente vinculados a la vivienda de uso temporal o asistencial–, señalando la importancia de blindar el derecho a la vivienda frente a procesos de mercantilización intensiva.

Bienestar Urbano y Equidad Social

La infraestructura verde y azul como eje re-estructurador

El panel identificó un amplio consenso en torno al potencial estructurador de la infraestructura verde y azul, que se propone no como un elemento accesorio del diseño urbano, sino como espina dorsal ecológica y funcional del territorio. En un municipio como Alcorcón, con una morfología de bloque abierto y una alta densidad construida, se plantea articular un Plan de Infraestructura Verde y Azul que conecte el sistema hidrológico y los espacios naturales periurbanos con parques urbanos, zonas libres y espacios interbloque. Este último elemento fue especialmente subrayado: los espacios residuales entre bloques, muchas veces degradados o subutilizados, podrían ser reconvertidos en infraestructura comunitaria de proximidad, con funciones ambientales, sociales y educativas. Para ello, se propuso su inventario, categorización y activación participativa, atendiendo a su potencial como bienes comunes. No obstante, el proceso enfrenta resistencias sociales vinculadas a la privatización informal, el miedo a la inseguridad o la desconfianza institucional, lo que convierte la gestión del espacio interbloque en un laboratorio de gobernanza urbana, más que en un mero reto de diseño.

Movilidad sostenible y justicia socio-espacial

El debate sobre movilidad partió de una premisa clara: la transición hacia modelos sostenibles debe ser socialmente justa, evitando trasladar los costes del cambio a los sectores más vulnerables. En Alcorcón, la dependencia del coche entre sectores de renta baja y trabajadores que se desplazan a polígonos o zonas mal conectadas por transporte público es estructural. A su vez, una población envejecida requiere soluciones

de proximidad, accesibilidad universal y transporte adaptado. En este marco, se propuso el diseño de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) dinámica, con restricciones modulables según contaminación, horarios o días, y comunicadas en tiempo real. Esta medida permitiría compatibilizar objetivos ambientales con realidades sociales, aunque su implementación requiere tecnología, pedagogía y legitimidad social. En definitiva, la movilidad no se resolvió como una cuestión técnica, sino como un campo de disputa política y social, donde el modelo de ciudad y los derechos de acceso al territorio están en juego.

Integración: del “desencuentro cultural” a la convivencia

El reto de la integración de la población migrante fue abordado desde una perspectiva urbana y estructural, más allá de la retórica multicultural. Se alertó sobre la consolidación de dinámicas de segregación residencial, derivadas de la lógica del mercado inmobiliario y del abandono institucional de determinadas áreas. La formación de “guetos” no responde a voluntades individuales, sino a la combinación de vulnerabilidad económica, degradación del entorno construido y falta de políticas urbanas redistributivas. El concepto de “desencuentro cultural”, propuesto por el panel, permitió describir las tensiones cotidianas sin caer en estigmatización ni victimismo. Para revertir esta situación, se propuso una estrategia integrada de integración urbana con tres ejes: (1) regeneración física de los barrios vulnerables, (2) distribución territorialmente equilibrada de vivienda asequible, y (3) espacios públicos inclusivos como infraestructura de la convivencia. En suma, se entendió que la cohesión social se construye desde la política urbana, no únicamente desde programas sociales o culturales.

Innovación y sostenibilidad productiva

La transición del modelo económico: del comercio a la innovación

El panel coincidió en que el modelo económico actual, centrado en el comercio y los servicios –especialmente a través de grandes centros comerciales– ha llegado a un punto de saturación. Este esquema ofrece escaso valor añadido, genera empleo poco cualificado y no responde a las aspiraciones de una población con niveles crecientes de formación. Todo ello refuerza una tendencia de “fuga de talento”, donde los perfiles cualificados se desplazan hacia otros polos.

Para revertir esta dinámica, se destacó la necesidad de construir un nuevo ecosistema económico más competitivo y diversificado, basado en la innovación, la tecnología y el conocimiento. Aprovechar la presencia de universidades, centros de formación y dotaciones locales permitiría vincular el capital humano de Alcorcón con sectores emergentes. Esta estrategia debe ser central en la Agenda Urbana si se desea retener talento, generar empleo de calidad y posicionar a la ciudad dentro del corredor metropolitano de innovación.

El debate sobre la logística

El papel de la logística generó uno de los debates más polarizados. Por un lado, se reconoció su potencial para atraer inversión y dinamizar la economía local, dadas las ventajas geográficas del municipio y el crecimiento del comercio electrónico. No obstante, también se advirtió sobre sus impactos territoriales: consumo extensivo de suelo, aumento de tráfico pesado y baja calidad del empleo generado, con escasa estabilidad y posibilidades de promoción.

Más allá del análisis funcional, el debate

adquirió una dimensión estratégica: apostar por la logística como sector prioritario podría consolidar un rol subordinado para Alcorcón como espacio de soporte del sistema metropolitano. En contraste, restringir su expansión y orientar el desarrollo hacia sectores intensivos en conocimiento y bajo impacto ambiental implicaría redefinir el papel del municipio como nodo productivo con identidad propia y mayor autonomía económica.

Hacia una economía circular y resiliente al clima

Aunque el concepto de economía circular no fue abordado en profundidad, sí emergió un consenso sobre la necesidad de integrar sostenibilidad y desarrollo económico.

El panel enfatizó que, en un contexto global marcado por la crisis climática, los municipios que incorporen criterios ambientales en su estrategia económica estarán mejor posicionados para atraer inversión, financiación europea y talento comprometido con la transición verde.

Proyectos como el europeo Distender, en el que participa Alcorcón, son ejemplos de cómo la innovación puede servir de puente entre economía y clima. La Agenda Urbana debe asumir estos principios no como elementos complementarios, sino como ejes estructurantes de su estrategia de futuro. Apostar por una economía baja en carbono, resiliente y circular permitirá al municipio diferenciarse dentro del entorno metropolitano y prepararse mejor para los desafíos ecológicos y sociales de las próximas décadas.

Gobernanza y participación para la Acción Urbana

El vacío de gobernanza metropolitana

Uno de los temas más reiterados en el panel fue la ausencia de una gobernanza metropolitana efectiva en la Comunidad de Madrid. Las personas expertas manifestaron preocupación por la falta de una estrategia regional clara, lo que impide la coordinación entre municipios y deja a Alcorcón en una posición vulnerable frente a dinámicas que no puede controlar.

Esta situación se agrava con la legislación autonómica reciente, que impulsa planes estratégicos locales sin ofrecer un marco regional que los articule. Como señaló una voz del panel, se espera que “de lo municipal surja lo regional”, cuando lo deseable sería contar con una visión metropolitana que oriente el conjunto. Ante esta carencia, la Agenda Urbana de Alcorcón se presenta como una oportunidad para afirmar una visión de ciudad propia, con capacidad de anticipación y liderazgo.

Más allá de su contenido técnico, representa una herramienta política que permite al municipio definirse dentro del sistema metropolitano. Para que esta agenda tenga impacto real, deberá combinar propuestas consistentes con un amplio consenso político y social que fortalezca su legitimidad y proyección en el tiempo.

La participación ciudadana como pilar de legitimidad

En este contexto, la participación ciudadana fue considerada clave para la sostenibilidad y aceptación de las políticas urbanas. Las personas expertas coincidieron en que sin una implicación activa de la ciudadanía, ningún cambio estructural será viable ni duradero. Se subrayó la necesidad de

emprender una labor pedagógica que permita a la población comprender los retos urbanos, asumirlos colectivamente y convertirse en parte activa de las soluciones.

En consecuencia, se destacó que la Agenda Urbana debe incluir mecanismos estables de participación más allá de las consultas puntuales. Crear estructuras permanentes de deliberación y cogestión permitirá gestionar resistencias, construir acuerdos y generar mayor corresponsabilidad. Una ciudadanía informada y protagonista fortalece la calidad democrática de las decisiones y favorece la apropiación social del proyecto urbano.

El espacio público como plataforma de cohesión

También se discutió el papel estratégico del espacio público y de los equipamientos de proximidad como plataformas de cohesión social. Lejos de ser elementos neutrales, se propuso que estos espacios se conciban como infraestructuras activas que aportan valor comunitario, bienestar cotidiano y resiliencia ante futuras crisis.

Su gestión debe responder a lógicas de multifuncionalidad y proximidad. Algunos ejemplos destacados fueron los colegios y mercados municipales, que podrían funcionar como espacios abiertos al barrio más allá de su uso tradicional. Esta activación requiere enfoques interdepartamentales y nuevas formas de cogestión que impliquen a la ciudadanía en el diseño, gestión y dinamización de estos espacios. Solo así se consolidarán como lugares de encuentro, pertenencia e innovación social.

Temas Emergentes y Visiones Transversales

La tensión entre el corto y el largo plazo

Durante el panel se evidenció una tensión estructural entre la necesidad de responder a demandas ciudadanas urgentes –como el acceso inmediato a la vivienda– y la planificación de transformaciones de largo recorrido, que requieren años o incluso décadas para concretarse. Esta brecha temporal fue especialmente visible al contrastar la demanda juvenil de vivienda asequible con el horizonte incierto de algunas operaciones de vivienda en el municipio. Esta dualidad obliga a pensar la Agenda Urbana como un instrumento flexible, capaz de operar en diferentes tiempos y escalas simultáneamente.

Por tanto, se destacó la importancia de combinar intervenciones inmediatas –como la activación del espacio interbloque, soluciones habitacionales transitorias o mejoras peatonales– con una visión estratégica sostenida en el tiempo. Esta capacidad de

articular respuestas de corto plazo con planes estructurales de largo alcance será decisiva para generar confianza pública, sostener el apoyo político y garantizar la coherencia de la transformación urbana a lo largo del tiempo.

El envejecimiento poblacional como eje transversal de diseño

El envejecimiento de la población fue uno de los temas transversales más presentes en el debate, abordado como una cuestión estructural que afecta a todos los ámbitos de la planificación urbana. En Alcorcón, donde la pirámide demográfica evidencia una población madura, las personas expertas coincidieron en que integrar una “mirada de edad” en las políticas públicas no solo es necesario, sino también estratégico para construir una ciudad más inclusiva y preparada para el futuro.

Esto implica adaptar las políticas de vivienda mediante rehabilitación y accesibilidad;

Sesión del Panel de Personas Expertas



Fuente: Elaboración propia

rediseñar la movilidad pensando en seguridad y proximidad; y concebir los espacios públicos como entornos de bienestar y socialización para todas las edades. Incluso la política económica puede alinearse con esta visión mediante el impulso a la economía de cuidados y servicios de proximidad. En definitiva, una ciudad que planifica desde las necesidades del envejecimiento se convierte en una ciudad mejor para todos.

La calidad residencial como principal activo estratégico

El debate culminó con una idea clave para redefinir el rol de Alcorcón en el sistema metropolitano: apostar por la calidad de vida como principal factor de competitividad. En una región donde el empleo está distribuido y las dinámicas de movilidad son complejas, lo que retiene y atrae población ya no es solo la cercanía al trabajo, sino la calidad del entorno en el que se vive.

Esta visión propone posicionar a Alcorcón como el mejor lugar para residir en la corona sur metropolitana. Para lograrlo, es fundamental consolidar una estrategia integral que combine rehabilitación del parque residencial, mejora del espacio público, dinamización comunitaria y sostenibilidad ambiental.

Más que gastos sectoriales, estas inversiones se deben entender como apuestas estratégicas para atraer talento y generar un círculo virtuoso: a mayor calidad urbana, más población cualificada; y a mayor capital humano, más dinamismo económico y social.

Benchmarking

Este informe compila y analiza 11 instrumentos estratégicos de desarrollo urbano que puedan servir de contexto para el desarrollo de la Agenda Urbana de Alcorcón. Este estudio comparativo tipo benchmark se propone en dos bloques complementarios: un primer apartado dedicado a ciudades intermedias españolas, y un segundo centrado en ciudades europeas asociadas a la red Eurotowns. Para cada caso se detallan el documento de planificación, su alcance temático, la vía de acceso pública y su pertinencia específica para Alcorcón. La información se presenta en fichas comparativas que permiten sistematizar los datos, visualizar los ámbitos estratégicos abordados e identificar tendencias clave para el desarrollo urbano de la ciudad.

Casos

Planes en ciudades intermedias españolas

Con el fin de desarrollar un marco comparativo de referencia para la elaboración de la Agenda Urbana de Alcorcón, este apartado analiza planes estratégicos urbanos recientes desarrollados por municipios intermedios españoles que comparten una serie de condiciones estructurales con Alcorcón. Los criterios de selección han sido: Además, se ha buscado diversidad territorial (Norte, Noreste, Sur y Noroeste) y variedad funcional –ciudad satélite reconvertida (Barakaldo), municipio en expansión urbana continua (Viladecans), municipio de expansión acelerada (Dos Hermanas) y capital patrimonial-turística (Santiago)– para maximizar la transferencia de lecciones a los distintos frentes que afronta (regeneración de barrios, vivienda asequible, movilidad sostenible, gestión del crecimiento y valorización del patrimonio).

En este contexto se han escogido 4 municipios que cumplen con las condiciones

DIMENSIÓN	RELEVANCIA PARA ALCORCÓN
Escala demográfica	Alcorcón (≈ 177 000 hab.) comparte rango poblacional con las ciudades estudiadas (80 000-200 000 hab.), lo que implica retos similares de densificación, servicios urbanos y gobernanza fiscal.
Rol de ciudad intermedia	Todas actúan como nodos secundarios dentro de áreas metropolitanas de mayor jerarquía (Barcelona, Bilbao, Sevilla, Santiago etc.), un rol análogo al de Alcorcón dentro de la metrópoli madrileña.
Relación funcional con la metrópoli	Elevadas tasas de movilidad pendular; mercados laborales integrados y dependencia de infraestructuras supramunicipales obligan a coordinar políticas de suelo, y/o transporte a escala intermunicipal.
Instrumentos estratégicos recientes	Se consideran instrumentos aprobados o actualizados a partir de 2020, alineados con marcos nacionales (Agenda Urbana Española) y europeos (Agenda 2030, Pacto Verde, fondos NextGen-EU).
Accesibilidad documental y transparencia	Todos los instrumentos están disponibles públicamente en los portales municipales, lo que garantiza transparencia y posibilidad de análisis en profundidad.

Fuente: elaboración propia

anteriores, cada una con sus propios roles dentro de sus respectivas áreas metropolitanas y su propia forma de aportar al estudio comparativo. Estas son:

- **Barakaldo (País Vasco)** ejerce como ciudad satélite del Gran Bilbao: tras su reconversión industrial, funciona hoy como nodo residencial y logístico con una alta movilidad pendular, lo que la convierte en un referente para la regeneración urbana, la adaptación climática y la mejora de la conectividad metropolitana que también afronta Alcorcón.
- **Viladecans (Cataluña)**, municipio en expansión urbana continua en el Área Metropolitana de Barcelona, que ha desarrollado un Plan Estratégico Urbano centrado en la planificación participativa, la innovación social y la transición ecológica.
- **Dos Hermanas (Andalucía)**, principal núcleo de expansión al sur de Sevilla gracias a desarrollos como Entrenúcleos, ofrece lecciones sobre gestión del crecimiento, integración funcional y planificación participativa en municipios de rápido aumento demográfico.

- **Santiago de Compostela (Galicia)** – capital administrativa, educativa y turística– aporta experiencias valiosas de articulación entre patrimonio histórico y sostenibilidad urbana, así como métodos de planificación integrada a escala ciudad-región que resultan transferibles al contexto alcorconero.

A continuación, se presentan las características principales de los municipios escogidos y la referencia del instrumento estratégico que servirá como base para el estudio.

Ciudad (CCAA)	Población	Área Metropolitana (habitantes)	Instrumento	Aprobación	Enlace de acceso
Barakaldo (País Vasco)	101 300	Gran Bilbao (≈ 1 000 000)	Agenda Urbana de Barakaldo	Feb 2022	https://barakaldorentxokoa.eus/
Viladecans (Cataluña)	65 000	Barcelona (≈ 3 200 000)	Marco Estratégico de Ciudad y Agenda Urbana de Viladecans	May 2023	https://www.viladecans.cat/ca/agendaurbana
Dos Hermanas (Andalucía)	139 900	Sevilla (≈ 1 500 000)	Agenda Urbana Dos Hermanas	Sep 2022	https://agendaurbana.doshermanas.es/documentacion/
Santiago de Compostela (Galicia)	98 000	Área funcional urbana Santiago (≈ 200 000)	Agenda Urbana Santiago	Dic 2022	https://axendaurbana2030santiago.gal/

Fuente: elaboración propia

En conjunto, el cuarteto seleccionado reproduce todas las dimensiones críticas que Alcorcón deberá abordar en su Agenda Urbana 2030: rehabilitar tejido consolidado, gestionar nuevos crecimientos, operar dentro de la metrópoli y proyectar una identidad cultural propia. Su convergencia en periodo de aprobación garantiza, además, compatibilidad normativa con los programas estatales y europeos vigentes, reforzando la pertinencia del *benchmark*.

Planes estratégicos de Eurotowns

Eurotowns es la red europea de ciudades medianas –50.000 a 250.000 habitantes– creada en 1991 para que este estrato urbano disponga de una voz propia en la formulación de políticas de la UE. Hoy agrupa una veintena de municipios de ocho Estados miembros y define su lema como “small enough to care, big enough to cope”, subrayando la capacidad de estas urbes para combinar proximidad social y masa crítica económica.

Su misión oficial es “construir un entramado de ciudades vibrantes, socialmente inclusivas y sostenibles que actúe como catalizador de innovación y renovación urbana”¹. Esta orientación se traduce en cinco áreas de trabajo permanentes: (i) aprendizaje y capacitación, (ii) economía del conocimiento y empleo, (iii) transporte eficiente y sostenible, (iv) inclusión social y (v) mejora del entorno físico. Asimismo, los ejes de trabajo vigentes en Eurotowns se articulan en torno a seis grandes ámbitos de innovación urbana:

- **Enfoque de cuádruple hélice:** amplía el triángulo universidad-empresa-administración sumando a la ciudadanía para co-diseñar soluciones y estimular el emprendimiento.
- **Cooperación municipal-centros tecnológicos:** teje ecosistemas competitivos en urbes que poseen activos de I+D pero carecen de vínculos estables con los institutos de investigación, activando proyectos compartidos y redes.
- **Especialización inteligente local:** adapta las estrategias regionales RIS3 al ámbito municipal, alineando competitividad y desarrollo territorial.
- **Economía circular y simbiosis industrial:** posiciona a la ciudad como plataforma para reducir residuos, alargar la vida útil de los productos y convertir subproductos en nuevos recursos, mejorando competitividad y resiliencia.
- **Contratación pública innovadora:** utiliza la compra municipal como palanca para impulsar iniciativas sostenibles, premiar la innovación y articular métricas de impacto socioambiental.
- **Digitalización de la administración local:** moderniza la prestación de servicios mediante datos abiertos, plataformas de cocreación y despliegue de infraestructuras urbanas inteligentes.

La red agrupa actualmente a dieciocho ciudades intermedias europeas: **Avilés** (España), **Böblingen** (Alemania), **Detmold** (Alemania), **Eskilstuna** (Suecia), **Gävle** (Suecia), **Girona** (España), **Haarlem** (Países

¹ Disponible en: <https://www.eurotowns.org/>

Bajos), **Halmstad** (Suecia), **Jyväskylä** (Finlandia), **Manresa** (España), **Reggio Emilia** (Italia), **Roeselare** (Bélgica), **Sabadell** (España), **Sindelfingen** (Alemania), **Solingen** (Alemania), **Trollhättan** (Suecia), **Ulm** (Alemania) y **Varberg** (Suecia) ².

Las dieciocho ciudades que hoy integran Eurotowns han puesto en marcha iniciativas de planificación estratégica muy diversas y, en su mayoría, recientes, que abarcan desde agendas urbanas alineadas con la Agenda 2030 hasta revisiones profundas de sus planes generales o estrategias de Ciudad Inteligente. Los principales instrumentos son:

Ciudad	Instrumento
Avilés (ES)	Agenda Urbana de Avilés 2030, aprobada por el Ayuntamiento en 2022
Böblingen (DE)	Stadtteitbild 2035 "Wir gestalten den Wandel", adoptado el 15 feb 2023
Detmold (DE)	ISEK Innenstadt, Neuaufstellung, ratificado por el Rat el 20 jun 2024
Eskilstuna (SE)	Planeringsstrategi de la ÖP 2030, aprobada el 25 jun 2024
Gävle (SE)	Översiktsplan 2030, aprobada el 11 dic 2017 y aún vigente
Girona (ES)	Pla d'acció de l'Agenda Urbana, documento definitivo de 30 dic 2021
Haarlem (NL)	Omgevingsvisie Haarlem 2045, adoptada por el consejo el 27 ene 2022
Halmstad (SE)	Framtidsplan 2050 (nueva ÖP), aprobada en pleno el 30 mar 2022
Jyväskylä (FI)	Programa Resource-wise Jyväskylä 2040 / City Strategy 2022-2025, de 2022
Manresa (ES)	Agenda Urbana Manresa 2030, aprobada el 21 mar 2024 (acto público 22 mar)
Reggio Emilia (IT)	PAESC 2030, aprobado por el Consiglio Comunale en sep 2023
Roeselare (BE)	Meerjarenplan 2020-2025, adoptado por la gemeenteraad el 17 dic 2019
Sabadell (ES)	Declaración de compromiso Agenda 2030 y Emergencia Climática, de 2020
Sindelfingen (DE)	Proceso participativo "Sindelfingen 2025", lanzado en 2013
Solingen (DE)	ISEK "City 2030", aprobado por el Rat el 4 jul 2019
Trollhättan (SE)	ÖP 2013 Plats för Framtiden, adoptada el 10 feb 2014 (sigue vigente)
Ulm (DE)	ISEK Ulm (2020) y Smart-City Strategie aprobada el 13 oct 2021
Varberg (SE)	Översiktsplan 2040, adoptada el 15 jun 2010; en revisión

Fuente: elaboración propia

² Disponible en: <https://www.eurotowns.org/network/#all-members>

Este abanico de fechas y enfoques ofrece a Alcorcón un repertorio de metodologías contrastadas –planificación a largo plazo, presupuestos de carbono, laboratorios de barrio o cuadros de mando climáticos– que resultan ideales para nutrir su propia Agenda Urbana 2030. De las diez ciudades de Eurotowns que superan –o rondan– los 100 000 habitantes, siete han aprobado desde 2020 un instrumento estratégico equiparable al que Alcorcón proyecta. Estas iniciativas constituyen la base idónea para un benchmarking comparativo. A continuación en la tabla, se detallan tales instrumentos.

En definitiva, las ciudades miembros de Eurotowns comparten una escala y complejidad con Alcorcón, y se enfrentan a retos análogos de densificación, gestión del suelo, provisión de servicios urbanos, entre otros. Además, todas ejercen

un rol intermedio dentro de grandes áreas metropolitanas, de modo que sus experiencias ofrecen referencias directas para optimizar la relación Alcorcón-Madrid en materia de movilidad, servicios o vivienda.

Además, su producción estratégica es reciente y, por tanto, plenamente alineada con los fondos Next Generation-EU, la Agenda 2030 y el Pacto Verde Europeo, lo que facilita la sintonía con los marcos financieros y normativos vigentes en España. En conjunto, Eurotowns funciona como un laboratorio de políticas urbanas que proporciona un corpus documental homogéneo que respalda un benchmarking riguroso, capaz de revelar tendencias clave y de situar a la ciudad a la vanguardia de las urbes intermedias europeas.

Ciudad	Pob.	Tipo	Instrumento	Aprob.	Enlace al documento
Reggio Emilia (IT)	172.000	Agenda urbana integral	ATUSS RE-2030 / PAESC 2030	Sep 2023	https://fesr.regione.emilia-romagna.it/progetti-attivita/strategie-territoriali-e-progetti/atuss/territori/reggio-emilia
Girona (ES)	103.369	Agenda urbana integral	Pla d'acció Agenda Urbana	Dic 2021	https://web.girona.cat/agendaurbana/pla
Jyväskylä (FI)	149.000	Visión territorial de largo horizonte y Plan estratégico de ciudad	Resource-wise Programme 2040 / City Strategy 2022-25	Feb 2022	https://www.jyvaskyla.fi/en/living-and-environment/environment-and-nature/resource-wisdom/resource-wise-jyvaskyla-2040
Ulm (DE)	128.998	Plan estratégico de ciudad	Smart-City Strategie "Ulm4CleverCity" + ISEK 2020	Oct 2021	https://smartcitystrategie.ulm.de/wp-content/uploads/2021/12/2021-12-13_Strategie_Ulm4CleverCity_Langfassung.pdf https://nu.neu-ulm.de/stadt-politik/stadtentwicklung/isek
Haarlem (NL)	168.655	Visión territorial de largo horizonte	Omgevingsvisie Haarlem 2045	Ene 2022	https://haarlem.nl/sites/default/files/2022-06/Omgevingsvisie%20Haarlem%202045.pdf
Halmstad (SE)	105.796	Visión territorial de largo horizonte	Framtidsplan 2050 (nueva ÖP)	Mar 2022	https://www.halmstad.se/halmstadvaxer/framtidsplan/halmstad/framtidsplan2050kommunen/oversiktsplan.11586.html
Eskilstuna (SE)	107.806	Visión territorial de largo horizonte	Planeringsstrategi de la ÖP 2030	Jun 2024	https://stadsutveckling.eskilstuna.se/stadsutveckling/oversiktlig-planering/planeringsstrategi

Fuente: elaboración propia

Metodología

Para extraer aprendizajes útiles a la Agenda Urbana de Alcorcón 2030 se plantea un procedimiento en dos pasos consecutivos y complementarios. Con este esquema en dos fases se garantiza primero una comparación ordenada y completa, y, en segundo término, un enfoque selectivo que concentre los esfuerzos de aprendizaje en aquello que aporte valor inmediato al contexto.

Fichas descriptivas

Se aplica una ficha-tipo definida a continuación –con bloques de identificación,

contexto urbano-territorial, claves del diagnóstico, gobernanza, visión y objetivos, ejes y proyectos, sistema de indicadores, financiación, innovaciones metodológicas y relación con Alcorcón– y se cumplimentará para los once instrumentos estratégicos seleccionados. El resultado esperado son fichas homogéneas que permitan comparar de forma sistemática la información clave de cada plan.

Bloque	Contenido
A. Identificación general	Ciudad y país
	Población
	Área metropolitana y Población
	Instrumento (título, año, categoría)
B. Contexto urbano-territorial	Rol en red metropolitana
	Indicadores clave
C. Diagnóstico DAFO	Debilidades clave
	Amenazas clave
	Fortalezas clave
	Oportunidades clave
D. Marco de gobernanza	Órgano promotor y áreas implicadas
	Alianzas
	Procedimiento participativo
E. Visión y objetivos / lineamientos estratégicos	Declaración de visión 2030-2050
	Objetivos o lineamientos principales
F. Ejes y proyectos tractores	Ejes temáticos
	Proyectos emblemáticos
G. Sistema de indicadores	Número y tipología
	Ejemplos clave
	Frecuencia de actualización
H. Financiamiento	Fuentes (municipales, NextGen-EU, FEDER, otras)
I. Innovaciones metodológicas	Herramientas destacadas
J. Relación con Alcorcón	Paralelismos territoriales o funcionales
	Lecciones aplicables directamente
	Ajustes requeridos adaptación local

Fuente: elaboración propia

Elementos de profundización

A partir del análisis transversal de las once fichas se escogerán aproximadamente cinco temas de especial interés para Alcorcón.

La elección se basará en el criterio de pertinencia para el caso alcorconero, entendida como el potencial de los hallazgos para mejorar la capacidad de la ciudad en alguno de estos ámbitos: (1) Alineación territorial (por ejemplo, estrategias válidas para una ciudad intermedia integrada en una gran metrópoli); (2) Alineación institucional (modelos de gobernanza replicables dentro del marco legal español); (3) Alineación funcional (soluciones aplicables a los retos de movilidad, vivienda o transición energética propios de Alcorcón); (4) Alineación programática (coherencia con la Agenda Urbana Española y el Pacto Verde Europeo); y/o (5) Viabilidad financiera (posibilidad de acceso a fondos Next Generation-EU u otras fuentes).

Para cada tema elegido se realizará una profundización breve: revisión documental adicional, contraste con indicadores y, si es necesario, consulta a responsables técnicos de las ciudades de referencia. El resultado esperado es un dossier de buenas prácticas priorizadas y comentadas, directamente transferibles o adaptables.



1. Barakaldo (España)

Municipio del País Vasco, provincia de Bizkaia



101.229 habitantes
(2023, estimación INE)



Integrada en el Gran Bilbao
(~980.000 hab.) es la 2ª ciudad más poblada de Bizkaia y 4ª de Euskadi



Agenda Urbana (aprobada en 2021)
Plan urbano integral de ámbito municipal (alineado con agendas urbana española).



Enclave residencial, comercial y de servicios cercano a Bilbao (8 km) y bien comunicado. Históricamente industrial, se ha reconvertido en ciudad de servicios y negocios, actuando como nodo urbano clave.

Densidad: 3.466 hab/km² (2024), reflejando un municipio muy urbanizado.

% de suelo urbanizado: ~22,9% del territorio.

Renta media anual ~19.736 € (2021), ligeramente inferior a media de Bizkaia.

Tasa desempleo: 11,6% (enero 2025)



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Envejecimiento poblacional y escaso relevo generacional.
- Bajo nivel educativo (solo 31,3 % con estudios medios/ superiores).
- Desigualdades entre barrios y concentración de vulnerabilidad.
- Vivienda antigua con problemas de accesibilidad (24 % de los hogares).

Fortalezas

- Ubicación estratégica en el eje Bilbao-Cantábrico y excelentes conexiones.
- Infraestructuras clave: BEC, Hospital de Cruces, parques.
- Experiencia en planificación y regeneración urbana.
- Sociedad activa y con cultura participativa y ambiental.

Amenazas

- Riesgo de pérdida poblacional sin migración sostenida.
- Brecha formativa frente a economías más innovadoras.
- Impactos del cambio climático (inundaciones, eventos extremos).
- Competencia metropolitana y legado industrial contaminado.

Oportunidades

- Suelos industriales susceptibles de reconversión en nuevos polos económicos.
- Tendencias urbanas alineadas: auge de la bicicleta, economía circular y transición energética.

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Área de Alcaldía, Barrios, Gobierno Abierto, Agenda Urbana, Promoción Económica, Turismo e Innovación del Ayuntamiento de Barakaldo.

Alianzas

Protocolo con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Participa en la red Udalsarea 2030 de municipios sostenibles.

Procedimiento participativo

En 2022 ("segunda fase" del proyecto) se lanzó un amplio proceso de participación.

Actividades abiertas para contrastar y enriquecer el plan

Tours guiados por barrios, charlas sobre cada proyecto estratégico, y talleres

Espacio online (Barakaldoren Txokoa) con información y encuestas para recoger sugerencias.

3. Visión de desarrollo

Lograr “un Barakaldo más conectado, verde y habitable”, consolidando la segunda gran transformación urbana.

La AU proyecta un municipio inclusivo y sostenible a largo plazo, con prioridad en la transformación social y urbanística para hacer de Barakaldo una ciudad amable, innovadora y próspera. Esta visión estratégica se plasma en un horizonte alineado con la neutralidad climática y la calidad de vida, siguiendo las directrices de la agenda vasca Bultzatu 2050.

4. Objetivos o lineamientos

1. Mejora energética del municipio (eficiencia y energías renovables)
2. Accesibilidad universal
3. Atención a las personas mayores (envejecimiento activo y cuidados)
4. Innovación en el espacio público
5. Impulso de la economía urbana (diversificación económica, empleo local)
6. Desarrollo transversal de la administración electrónica

5. Ejes y proyectos tractores

- **Renovación alumbrado público**, en ejecución desde 2024
- **Eficiencia energética en edificios públicos**
- **Digitalización de los cuidados** (personas mayores), fase preliminar 2025
- **Pormetxeta Living Lab**: laboratorio urbano, en desarrollo desde 2022 con grupo motor
- **Renaturalización río Castaños**, inicio 2023
- **Promover igualdad de oportunidades**, continua Planes Interculturales previos
- **Ampliación de la red de carriles bici** y facilitar el uso cotidiano de la bicicleta
- **Mejora accesibilidad universal**, inicio 2022
- **Rehabilitación Palacio Munoa**, inicio 2024
- **Transformación digital** de la ciudad y la administración (plataformas), inicio 2025
- **Creación comunidad energética**, 2023



6. Financiamiento

- Presupuesto municipal financiará actuaciones ordinarias y cofinanciará las grandes.
- Aportaciones de la Diputación Foral de Bizkaia y del Gobierno Vasco.
- Protocolo firmado con el Ministerio (MITMA) facilita apoyo técnico y priorización.
- Rehabilitación Palacio Munoa buscará fondos de cultura y turismo (autonomía y UE).

7. Sistema de indicadores

Observatorio de Indicadores Urbanos de Barakaldo. Seguimiento continuo con informes de evaluación periódicos (anuales, bianuales e hitos temporales) y una evaluación final en 2030

Indicadores relevantes

Sistema de 72 indicadores. 37 indicadores cuantitativos (superficies, tasas, porcentajes, etc.) y 35 indicadores cualitativos (cumplimiento de medidas, existencia de planes, etc.)

8. Innovaciones metodológicas

- Observatorio urbano e indicadores abiertos (sistema de data analytics y open data).
- Estudio evolución histórica y proyecciones futuras de variables climáticas.
- Metodologías participativas creativas: tours urbanos guiados para visualizar in situ los proyectos estratégicos, y charlas temáticas en espacios públicos.

9. Relación con Alcorcón

Observatorio de Datos Urbanos (Barakaldo):

Seguimiento de indicadores urbanos; Alcorcón podría crear una plataforma similar para monitorear datos locales (demografía, empleo, movilidad, etc.).

Pormetxeta Living Lab: Reconversión de espacio público en un laboratorio de innovación urbana; Alcorcón podría adaptar esta idea en zonas industriales degradadas.

Handia Plan (Barakaldo): Proyecto piloto de monitorización ambiental con sensores IoT; Alcorcón podría implementar un sistema para abordar la calidad del aire y el tráfico en zonas críticas.



2. Viladecans (España)

Municipio de la provincia de Barcelona, Cataluña



67.179 habitantes
(padrón municipal 2023)

Densidad: ~3.293 hab/km²,
municipio compacto.



Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ~3,3 millones de habitantes

% de suelo urbanizado:
~33% del territorio.



"Fem la Viladecans del 2030. Preparem la ciutat del 2050"
Plan estratégico local de desarrollo urbano.

Renta familiar neta media
38.945 € (2021), entre las más altas de Cataluña.



Ciudad con función de nodo residencial, industrial y comercial. "Puerta de entrada" sudoeste del área metropolitana, aportando espacios naturales de alto valor. Su casco urbano compacto presenta densidad alta, por encima de la media comarcal.

Tasa desempleo: 9,2%
(2022, mínimo desde 2008)



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Bajo sentimiento de pertenencia ciudadana.
- Nivel educativo medio-bajo, que limita la empleabilidad.
- Comercio de proximidad frágil y dependencia de pocos sectores.

Amenazas

- Crecimiento urbano descontrolado y presión sobre el suelo.
- Desigualdades sociales y brecha digital que amenazan la cohesión.
- Vulnerabilidad climática en litoral y humedales.

Fortalezas

- Ubicación estratégica con buenas conexiones metropolitanas.
- Estructura económica variada (industria, servicios, agroalimentario)
- Equipamientos modernos, centros culturales y deportivos.

Oportunidades

- Grandes proyectos metropolitana y acceso a fondos de la AMB.
- Proximidad a campus universitario y polo tecnológico para I+D.
- Equilibrio urbano-ambiental: espacios verdes y entorno natural integrado.

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Ayuntamiento de Viladecans bajo el liderazgo político de la Alcaldía y la coordinación técnica de la Gerencia municipal.

Alianzas

Seleccionada en 2019 como ciudad piloto de la AUE, dentro del programa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Apoyo técnico y cofinanciación del MITMA (fondos NextGeneration) y la Diputación de Barcelona para elaborar Plan de Acción. La ciudad participa en Red de Entidades Locales para la Agenda 2030 (FEMP) y en la iniciativa provincial "Perfil de la Ciutat" para intercambio de indicadores.

Procedimiento participativo

En 2019 se lanzó el proceso "Imagina la Viladecans del 2030". Durante 2020-21 se realizaron talleres y mesas temáticas por cada Objetivo Estratégico; que reunieron a vecinos y expertos en un ejercicio DAFO.

Se habilitó plataforma digital "Participa 311" para recoger aportaciones vecinales. En 2022, se llevaron a cabo jornadas de adhesión a las Misiones (misiones), donde entidades, empresas y ciudadanía suscribieron compromisos.

3. Visión de desarrollo

Se plantea una transformación urbana integral en el horizonte 2030–2050. Viladecans se imagina en 2030 como una ciudad neutra en emisiones de CO₂, con abandono escolar cero, que garantiza calidad de vida y resiliencia ante retos globales. La visión enfatiza un “nuevo paradigma urbano” con un modelo de crecimiento compacto, conectividad verde y comunidad activa.

4. Objetivos o lineamientos

1. Transición ecológica y energética.
2. Innovación educativa y cohesión social
3. Diversificación y empleo de calidad.
4. Revitalizar espacios públicos, vivienda asequible y accesibilidad universal.
5. Movilidad segura y de proximidad, con transporte público y activo eficiente.
6. Nuevas formas de gobierno abierto, colaborativo y digital.

5. Ejes y proyectos tractores

131 acciones, y 8 proyectos tractores:

- **Misiones Viladecans 2030:** (a) Ciudad Neutra en Carbono y (b) Viladecans Ciudad Educadora, iniciadas en 2024.
- **Nuevo Barrio de Llevant**, en el acceso norte, en desarrollo.
- **Espai Roca: centro de innovación industrial**, idea de 2017 e inicio en 2021.
- **Vilawatt: compañía energética municipal participativa**, eficiencia en edificios y energías renovables, desde 2016.
- **Ejes Verdes y entornos escolares**, planificados desde 2020.
- **Rehabilitación de barrios (Llei de Barris)**, en marcha mediante planes de barrios.
- **Modernizar estación de tren con criterios intermodales**, información pública 2024.
- **Digitalización de la administración local**, en desarrollo continuo.



6. Financiamiento

Esquema de financiación mixto, combinando fondos locales, nacionales y europeos:

- Presupuesto municipal propio: recursos ordinarios para muchas acciones
- Fondo NextGeneration: subvención Plan Recuperación, Transformación y Resiliencia
- Fondos FEDER y otros europeos. Destaca el proyecto Vilawatt, cofinanciado por la UE (Iniciativa UIA – Urban Innovative Actions, FEDER) con 4,2 M€.
- Generalitat de Catalunya, y ayudas del Área Metropolitana de Barcelona.
- Alianzas público-privadas para inversiones en vivienda asequible y digitalización.

7. Sistema de indicadores

Portal de Datos Abiertos 360 y Red Perfil de la Ciutat para compararse con ciudades semejantes. Se publicará un Informe de Seguimiento cada dos años.

Indicadores relevantes

Ambientales (calidad del aire, emisiones, gestión de residuos, etc.), sociales (educación, salud, equidad), económicas (PIB per cápita, empleo, comercio) y urbanos (uso de suelo, vivienda, movilidad).

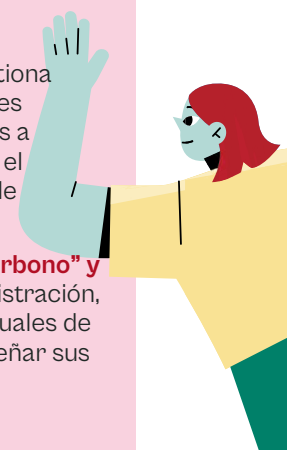
8. Innovaciones metodológicas

- Portal de Datos Abiertos 360, indicadores urbanos en cuadros de mando dinámicos
- Sensores inteligentes IoT en el espacio público (ruido, calidad del aire y climáticos)
- Redes sociales, podcasts municipales (Sentim Viladecans) y narrativas transmedia
- Enfoque de “misiones” y laboratorios urbanos, metodologías europeas

9. Relación con Alcorcón

Vilawatt, empresa público-ciudadana: gestiona auditorías energéticas, impulsa comunidades y ofrece servicios de eficiencia y renovables a hogares, pymes y ayuntamiento. Podría ser el siguiente paso en la estrategia energética de Alcorcón.

Misiones Viladecans “Ciudad neutra en carbono” y “Ciudad educadora”: que agrupan a administración, empresas y ciudadanía bajo indicadores anuales de huella y escolarización Alcorcón podría diseñar sus propias misiones locales.



3. Dos Hermanas (España)

Municipio de la provincia de Sevilla, Andalucía



135.050 habitantes
(2020)

Densidad: ~826 hab/km²,
municipio poco compacto



Área Metropolitana de Sevilla

(46 municipios, ~1,57 millones de hab.). El mayor municipio de la primera corona metropolitana.

% de suelo urbanizado:
~67,95% del territorio



Agenda Urbana de Dos Hermanas (aprobado en 2022)

Instrumento de planificación de ámbito local.

PIB per cápita: ~25.400 €
(2020)



Subcentro metropolitano, combinando función residencial (vivienda más asequible) con actividad industrial y logística. Alberga el 36% de la oferta de vivienda metropolitana y ~40% del suelo industrial del sector sur.

Tasa desempleo: 23.8%
(2021), por encima de la media de municipios andaluces (22,5%)



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Alto desempleo local (~24%) y riesgo de exclusión social.
- Empleo precario y de larga duración. Poca cultura emprendedora.
- Infraestructuras y servicios insuficientes en barrios nuevos.
- Contaminación acústica y lumínica.
- Dependencia de combustibles fósiles y baja eficiencia energética.

Amenazas

- Suburbanización y abandono del casco histórico.
- Rigidez normativa que impide corredores ecológicos.
- Aumento del tráfico privado y mala calidad del aire.
- Vulnerabilidad a crisis externas (COVID-19) y escasez de fondos.

Fortalezas

- Excelente conectividad viaria y ferroviaria.
- Patrimonio histórico rico y trama urbana compacta.
- Crecimiento del tejido empresarial y dinamismo local.
- Gobernanza cada vez más colaborativa y transparente

Oportunidades

- Acceso a fondos autonómicos, nacionales y europeos.
- Marcos políticos alineados con la Agenda Urbana y ODS.
- Potencial como nodo policéntrico de la región.
- Valor natural y rural infrautilizado para turismo y verde urbano.

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Ayuntamiento con la coordinación central de la Delegación de Hábitat Urbano, "área núcleo" que lidera 19 de los 61 proyectos estratégicos. En total participan 20 áreas municipales (delegaciones).

Alianzas

Firma de un Protocolo General con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Apoyo técnico-metodológico estatal y carácter demostrativo para otras ciudades.

Colabora con la Diputación de Sevilla y con la Junta de Andalucía.

Modelo de Gobernanza

3 Grupos de Trabajo internos con representación política y técnica: 1) Ordenación del Territorio y Modelo de Ciudad, 2) Cohesión Social, y 3) Economía, Vivienda y Gobernanza.

Procedimiento participativo

Durante Plan de Acción (2021-2022) se realizó un sondeo online abierto. El 2022 se llevó a cabo una Jornada presencial de participación en la que vecinos, colectivos sociales, empresas locales, universidades y técnicos. También se realizaron talleres con estudiantes para incorporar la visión juvenil.

3. Visión de desarrollo

Aspira a que Dos Hermanas en 2030 sea "una ciudad más humana, saludable, inclusiva, segura y resiliente", que favorezca un crecimiento sostenible, equitativo y justo. Esta visión global se desglosa en una serie de Visiones Transformadoras 2030: Ciudad Metropolitana, Ciudad Social, Inclusiva y Equitativa, Ciudad Saludable y Humana, Ciudad Próspera y Dinámica, Ciudad Sostenible y Resiliente, Ciudad Verde y Ciudad de Proximidad.

4. Objetivos o lineamientos

1. Uso racional del suelo, evitar dispersión y revitalizar la ciudad. Crear nuevos espacios de colaboración.
2. Reducir impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia. Nuevas formas de movilidad urbana.
3. Transición hacia la economía circular.
4. Inclusión y reducir desigualdades. Dinamización económica local.
5. Garantizar el acceso a la vivienda
6. Ciudad inteligente y transf. digital.

5. Ejes y proyectos tractores

61 Proyectos Estratégicos, destacan:

- Puesta al día del **Plan General de Ordenación Urbanística**, inicio 2021.
- **Modernización digital de la administración**, que automatice procesos internos y mejore la atención ciudadana
- **Red de aparcamientos disuasorios metropolitanos**: para el fomento de la intermodalidad en el transporte, inicio 2024.
- **Renaturalización de espacios urbanos**: Conjunto de proyectos para infraestructura verde y mejora ambiental urbana.
- **Planes integrales de barrio** (con dotación de equipamientos y vivienda, inicio en 2016).
- **Impulso de la formación profesional dual** (mejorar empleabilidad juvenil).



6. Financiamiento

Esquema de financiación mixto, combinando fondos locales, nacionales y europeos:

- Presupuesto municipal propio: recursos ordinarios para ejecutar proyectos
- Fondos de recuperación NextGeneration EU, Estructurales (FEDER-FSE) y otros.
- Fondos autonómicos y provinciales: se coordina con la Junta de Andalucía.
- Algunos proyectos contemplan inversión privada complementaria o convenios.

7. Sistema de indicadores

Marco estatal de seguimiento, con un total de 72 indicadores de seguimiento y evaluación. Formato estandarizado (FIISE) para facilitar la comparación e intercambio de datos entre ciudades.

Indicadores relevantes

Distintas dimensiones (ambiental, social, económica, institucional). Se alinean con los 10 Objetivos Estratégicos de la Agenda. Siguiendo la metodología de la AUE.

8. Innovaciones metodológicas

- Análisis de redes (gobernanza): técnicas innovadoras de mapa de actores y grafos para entender interrelación, y detectar "agujeros" de cohesión interdepartamental.
- Colaboración académica e innovación social: convenios con universidades y expertos.
- Integración transversalidad: integra múltiples agendas sectoriales en un solo marco

9. Relación con Alcorcón

Gobernanza colaborativa y detección de "silos": Un análisis de red identificó brechas de colaboración, lo que llevó a una Comisión Operativa transversal para agilizar proyectos. Alcorcón podría mapear vínculos y crear comités mixtos para mejorar la coordinación y evitar solapamientos.

Aparcamientos disuasorios para fomentar la intermodalidad: Un nuevo parking gratuito junto al metro (2024) aumentó el uso del transporte público en un 18% y redujo el tráfico. Alcorcón podría impulsar la intermodalidad para desincentivar el coche y mejorar la movilidad metropolitana.

4. Santiago de Compostela (España)

Municipio de la provincia de La Coruña, Galicia



97.848 habitantes
(2020)

Densidad: ~445 hab/km²,
municipio poco compacto



Área urbana funcional

formada por Santiago y municipios limítrofes (Ames, Teo, etc.), con ~148.584 habitantes (2020)

% de suelo urbanizado: ~6%
entorno mayoritariamente rural/natural.



Plan de Acción de la Agenda Urbana 2030 de Santiago de Compostela (2022)

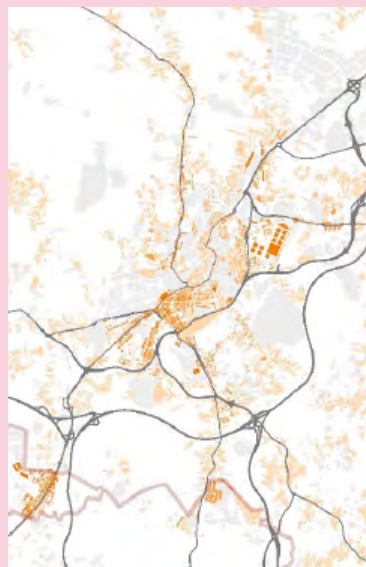
Instrumento de planificación estratégica

PIB per cápita: ~37.300 €
(2018) superior a la media gallega.



Ciudad intermedia que funciona como nodo urbano principal de su área (ejerce capitalidad de Galicia) y como centro administrativo, cultural y turístico de alcance internacional. Cabecera de una pequeña área urbana policéntrica.

Tasa desempleo: 11.8%
(2020), inferior a la media española.



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Envejecimiento poblacional, poca renovación generacional
- Dispersión urbana en periferia suroeste
- Costes altos de servicios
- Dependencia del coche privado por escasas alternativas de transporte
- Economía poco diversificada
- Industria local reducida (~ 7 % VAB)

Amenazas

- Inestabilidad del turismo religioso
- Eventos extremos por cambio climático como inundaciones e incendios en zonas vulnerables
- Crecimiento desordenado en municipios vecinos
- Congestión metropolitana y consumo de suelo

Fortalezas

- Capital autonómica con altos niveles de servicios públicos
- Patrimonio histórico-cultural
- Ciudad compacta con abundantes zonas verdes
- Universidad potente (25000 estudiantes)
- Ecosistema de I+D e innovación
- Planificación urbana consolidada

Oportunidades

- Crecimiento en biotecnología y economía del conocimiento
- Desarrollo de logística verde (polo en Sionlla)
- Movilidad intermodal comarcal
- Plataformas de ciudad digital y big data
- Alianzas público-privadas para proyectos estratégicos

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Plan impulsado por el Concello de Santiago de Compostela (Área de Urbanismo y Desarrollo Sostenible). Colaboración formal con la Universidad de Santiago (USC), que aportó dos directores académicos para la coordinación técnica del proyecto.

Alianzas

Protocolo con Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), recibiendo apoyo financiero y metodológico. Otras administraciones y entidades: la Xunta de Galicia y la Diputación de A Coruña, y el Consorcio de la Ciudad de Santiago.

Modelo de Gobernanza

A nivel municipal, participaron de forma transversal las distintas concejalías (urbanismo, medio ambiente, movilidad, desarrollo económico, bienestar social, etc.), articuladas en 6 Grupos de Impulso y Seguimiento (GIS) temáticos

Procedimiento participativo

Se diseñó un proceso amplio de participación ciudadana dividido en fases.

2022 se abrió la participación a través de un formulario online en la web oficial.

Se prevé continuar con mecanismos de participación durante la ejecución.

3. Visión de desarrollo

Para 2030 Santiago aspira a mantener su identidad histórica y calidad de vida a la vez que avanza en neutralidad climática, cohesión social y dinamismo económico. Esta visión se proyecta en consonancia con las metas europeas de descarbonización y digitalización, imaginando un Santiago verde (red de parques y movilidad limpia), conectado (tecnológicamente avanzado) y próspero pero equilibrado (que retiene talento joven y cuida a su población mayor).

4. Objetivos o lineamientos

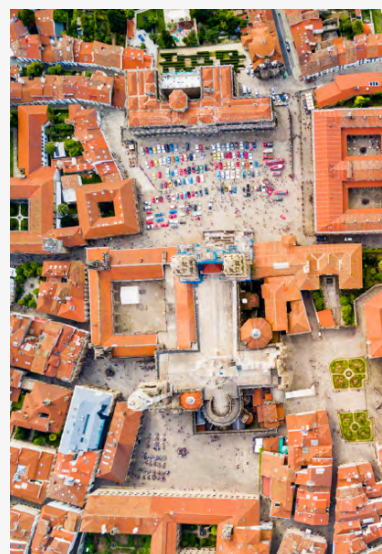
6 ejes (dimensiones) temáticos :

1. Diversificación Económica
2. Dimensión Ciudadana (bienestar y cohesión social)
3. Territorio y Movilidad Sostenible
4. Medio Ambiente y Cambio Climático
5. Cultura, Patrimonio y Vivienda, y
6. Sostenibilidad y Transición Verde.

Cada eje temático agrupa varias líneas de acción (39 en total) orientadas a sus fines.

5. Ejes y proyectos tractores

- **Pulmón verde de Belvís:** Ampliar el parque con 30000 m² nuevos en el casco histórico, en fase de diseño.
- **Rehabilitar y conectar plazas y parques** en todos los barrios, piloto del año 2023.
- **Nodo logístico de A Sionlla:** Impulsar el parque empresarial y centro de mercancías junto a autopistas, convenio de 2021.
- **Centro de Cultura Gastronómica de Galicia:** Crear mercado, exposiciones y aulas para la gastronomía local.
- **"Doble Anillo Verde":** unir zonas naturales en torno a los ríos Sar y Sarela.
- **Observatorio Urbano:** Plataforma smart city para medir indicadores en tiempo real.
- **Rehabilitación del antiguo Hospital Xeral:** Transformarlo en nuevo equipamiento sociocultural de barrio, iniciado en 2023.



6. Financiamiento

Se plantea una estrategia financiera mixta:

- Presupuesto municipal ordinario (inversiones anuales del Ayuntamiento)
- Fondos europeos estructurales y nuevas convocatorias del NextGenerationEU
- Aportaciones de otras administraciones: la Xunta de Galicia, la Diputación de A Coruña (planes provinciales de obras y servicios) e incluso ministerios sectoriales.
- El plan también fomenta la colaboración público-privada en proyectos tractores.

7. Sistema de indicadores

Sistema de indicadores de seguimiento basado en la batería propuesta por la Agenda Urbana Española (AUE). se prevé que la mayoría se actualicen anualmente

Indicadores relevantes

72 indicadores (35 cualitativos y 37 cuantitativos), que abarcan dimensiones ambientales, sociales, económicas y urbanísticas

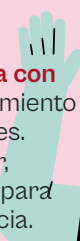
8. Innovaciones metodológicas

- Observatorio Urbano (vinculado a la Universidad): instrumento técnico permanente
- Creación de los Grupos de Impulso y Seguimiento: trabajaron conjuntamente técnicos municipales, expertos externos y representantes sociales en cada temática,
- Campañas de formación y sensibilización, y promueve la digitalización interna del Ayuntamiento para agilizar trámites y mejorar la coordinación.

9. Relación con Alcorcón

Observatorio Urbano de Santiago, en alianza con la USC: una colaboración universidad-ayuntamiento ofrece datos fiables para guiar políticas locales. Alcorcón podría crear un observatorio similar, centralizando en una plataforma indicadores para diseñar y evaluar medidas basadas en evidencia.

Centro de Cultura Gastronómica de Galicia: Unifica mercado, exposiciones y formación para realzar la identidad culinaria. Alcorcón podría crear un espacio similar para agrupar productores, emprendedores y escuelas, impulsando el comercio local y ofreciendo talleres de cocina saludable y sostenible.



5. Reggio nell'Emilia (Italia)

Capital de la provincia de Reggio Emilia, Emilia-Romaña



172.065 habitantes
(2024)



Población provincial
de ~529.000 habitantes (2023)



Agenda Trasformativa Urbana per lo Sviluppo Sostenibile RE-2030 – Futuro Prossimo: Reggio Emilia 2030
Estrategia urbana sostenible aprobada en 2023



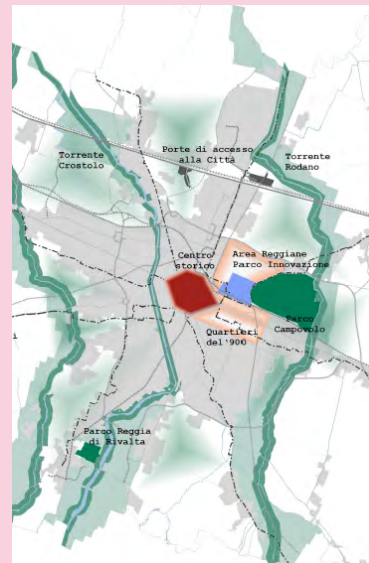
Ciudad intermedia, policéntrica, se ha posicionado como nodo estratégico del "Área Mediopadana", integrándose en una red de ciudades medianas del valle del Po. Aprovecha su ubicación central y conectividad para potenciar su competitividad.

Densidad: ~748 hab/km²,
municipio poco compacto

% de suelo urbanizado:
~22% del término municipal
(2023)

PIB per cápita: ~38.984 €
(11 mayor de Italia)

Tasa desempleo: 4.7%
(2020)



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Escala demográfica moderada limita su peso relativo.
- Universidad de pequeño tamaño.
- Envejecimiento poblacional con saldo natural negativo.
- Patrimonio histórico menos reconocido turísticamente.

Amenazas

- Riesgo de quedar en limbo entre grandes ciudades.
- Competencia por atraer inversiones y talento.
- Impactos del cambio climático (eventos extremos, contaminación).
- Escenarios macroeconómicos adversos para la industria local.

Fortalezas

- Ubicación estratégica en el corredor de la Vía Emilia.
- Alta conectividad (AVE Mediopadana, autopista A1).
- Tejido socioeconómico sólido y diverso.
- Tradición de innovación social y modelo educativo 0-6 años.
- Calidad de vida y servicios públicos.

Oportunidades

- Regeneración de áreas industriales obsoletas (*ex-Officine Reggiane*).
- Tendencias hacia la neutralidad climática y movilidad sostenible.
- Potenciación cultural con la Music Valley y la nueva Arena RCF.
- Colaboración en red con ciudades cercanas (Parma, Módena, etc.).

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Impulsada por el Ayuntamiento, desde el Área de Programación Territorial y Proyectos Especiales, en coordinación transversal con varios servicios municipales.

Alianzas

Concertación con la Región de Emilia-Romaña. Asimismo, para la ejecución de proyectos concretos se han establecido convenios con entidades locales: p. ej., la Fondazione Palazzo Magnani para la gestión del Laboratorio Urbano en los Chiostris de San Pietro, entre otras fundaciones culturales y educativas de la ciudad.

Procedimiento participativo

En la fase de diagnóstico y visión estratégica se organizaron talleres y encuentros con actores locales en el Parco Innovazione. Paralelamente, se llevó a cabo un proceso de co-diseño ciudadano en el Laboratorio Aperto, involucrando a la comunidad en la elaboración de propuestas "desde la base". Además, se habilitaron mesas de trabajo continuas con stakeholders del territorio (empresas, asociaciones, etc.), aprovechando redes existentes de proyectos europeos para asegurar la participación amplia durante 2022-2023.

3. Visión de desarrollo

Reggio “Una ciudad ecológica” capaz de lograr la neutralidad carbónica; “una ciudad del conocimiento y la creatividad” que promueve la educación de calidad, la cultura y el talento diverso; “una ciudad acogedora y segura” que no deja a nadie atrás, abierta a la interculturalidad y solidaria; y “una ciudad inteligente” que aplica tecnología digital y datos abiertos para fomentar la innovación, la participación y la mejora de servicios.

4. Objetivos o lineamientos

Ejes temáticos estructurantes:

1. Transición Ecológica y Resiliencia Climática
2. Educación, Cultura y Cohesión Social
3. Innovación Digital y Ciudad Inteligente
4. Gobernanza y Eficiencia Administrativa

5. Ejes y proyectos tractores

- **Regeneración Ex Officine Reggiane – Parco Innovazione:** antigua zona industrial ferroviaria en un Parque de la Innovación.
- **Nuevo Parque del Deporte (Campo Volo) y Estadio de Atletismo:** gran parque deportivo en el área norte y la integración de infraestructuras ecológicas en su entorno.
- **Revalorización del Complejo histórico Chiostrì di San Pietro:** adecuación claustros renacentistas como Laboratorio Urbano Abierto, hub cultural y de innovación.
- **“Museo di Tutti per Tutti”:** transforma del Museo Cívico en un museo para todos los públicos, y la optimización de plazas y bibliotecas anexas.
- **“Quartieri Collaborativi – Giustizia Social y Ciudadanía Digital”:** Iniciativa piloto en barrios periféricos para reducir brecha digital y fomentar la participación.



6. Financiamiento

Esquema de financiación mixto, con prevalencia de fondos públicos europeos:

- Estrategia ATUSS ha sido aprobada como un ITI (*Investimento Territoriale Integrato*) en el marco del PR FESR Emilia-Romagna 2021-2027
- Fondos europeos cofinancian los proyectos tractores del plan
- Ayuntamiento aporta cofinanciación municipal mediante presupuesto de inversiones
- Plan se apalanca con otras fuentes: se coordinan fondos nacionales y regionales –incluyendo recursos del NextGenerationEU para proyectos complementarios.

7. Sistema de indicadores

Observatorio Municipal, incorporará los nuevos datos cada año en informes de monitoreo del plan, con revisiones intermedias previstas en 2025 y 2030.

Indicadores relevantes

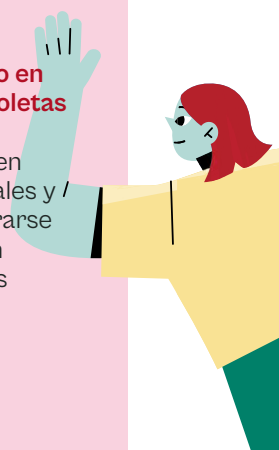
Amplio sistema de indicadores de seguimiento, abarcando dimensiones demográficas, sociales, económicas, ambientales y de calidad urbana. Asimismo, se prevén indicadores de desempeño asociados a los proyectos estratégicos.

8. Innovaciones metodológicas

- Metodología de la “Curva del Valor” (CdV) y la matriz de Recursos y Competencias: para evaluar comparativamente la atractividad de la ciudad
- Gestión y monitoreo del plan: aprovechará datos abiertos y cuadros de mando en línea para transparencia, alineándose con las mejores prácticas de smart cities.

9. Relación con Alcorcón

El proyecto de Reggio Emilia pone el acento en la transformación de infraestructuras obsoletas –como las antiguas áreas industriales de las *Officine Reggiane* o el antiguo aeródromo– en polos de innovación y equipamientos culturales y deportivos de primer. Alcorcón puede inspirarse en este enfoque orientado a la revitalización para rehabilitar sus propias infraestructuras infrautilizadas y convertirlos en motores de desarrollo local.



6. Girona (España)

Municipio de la provincia de Girona, Cataluña



104.405 habitantes
(2023)

Densidad: ~2.722 hab/km²,
municipio compacto.



Girona y municipios adyacentes
(Salt, Sarrià de Ter, Vilablareix, Fornells de la Selva)
~146.566 hab (2022)

% de suelo urbanizado:
~37,47% datos descriptivo
de la AU española 2024



**Pla d'Acció Local 2023 Agenda Urbana
de Girona", aprobado el 2021**
Plan estratégico local integral

PIB per cápita: ~45.953
€ (2023) por encima de la
media nacional.



Ciudad intermedia y capital provincial, nodo
de comunicaciones clave entre Barcelona
y Francia. Es el centro de su propio sistema
urbano, destacando por su patrimonio y servicios
regionales (universidad, turismo, adm.).

Tasa desempleo: 8.6%
(2025), inferior al promedio
español



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Planificación urbana rígida, poco adaptable
- Orografía y ríos dificultan conectividad
- Pérdida de biodiversidad y paisajes
- Conciencia ciudadana limitada
- Escasez de espacios verdes en algunas zonas del área urbana

Amenazas

- Riesgo de inundaciones y sequías
- Olas de calor extremas que tensionan servicios
- Turismo masificado en casco histórico
- Emisiones altas por uso intensivo de vehículos
- Falta de coordinación supramunicipal

Fortalezas

- Patrimonio histórico y barrio judío emblemático
- Entorno natural fluvial único
- Infraestructuras consolidadas
- Compromiso climático con planes pioneros
- Miembro activo de la Red Española de Ciudades Inteligentes

Oportunidades

- Digitalización y gobierno electrónico
- Redes colaborativas Ayuntamiento-ciudadanía
- Innovación TIC en comercio y PYMEs locales
- Turismo sostenible apoyado en marketing digital

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Impulsado desde la Alcaldía y la coordinación técnica de la Unidad Municipal de Análisis Territorial (Observatorio municipal) junto con el área de Urbanismo.

Alianzas

Colaboración multi-nivel con otras administraciones: apoyo financiero del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Coordinación con la Generalitat de Catalunya en ámbitos como vivienda y movilidad. Se involucró asimismo a entidades y colectivos locales en mesas sectoriales.

Modelo de Gobernanza

Enfoque transversal con participación de todas las áreas del consistorio. Han intervenido: Urbanismo, Medio Ambiente, Movilidad, Servicios Sociales, Promoción Económica, Cultura/Patrimonio, etc.

Procedimiento participativo

En 2021 se organizaron talleres en línea de cocreación con grupos de interés municipales para validar el diagnóstico DAFO y aportar ideas estratégicas. Además, se habilitaron encuestas y buzones de propuestas en la web municipal. Finalmente, el Pla d'Acció fue sometido a información pública antes de su aprobación definitiva por el pleno municipal (a finales de 2022).

3. Visión de desarrollo

Una ciudad sostenible, inclusiva e inteligente hacia 2030, capaz de conservar su identidad cultural y al mismo tiempo abordar los grandes retos urbanos. El plan proyecta una Girona 2030 que sea “una ciudad para todos” – segura, con movilidad limpia, verde y próspera – y sienta las bases para la neutralidad climática en 2050.

4. Objetivos o lineamientos

Ejes temáticos del plan :

1. Territorio, paisaje y patrimonio
2. Espacio público y movilidad sostenible
3. Transición ecológica y sostenibilidad
4. Cohesión social, cultura e inclusión
5. Desarrollo económico y turismo sostenible

5. Ejes y proyectos tractores

- **Revisión del Plan General de 2002**
- **Estrategia de conexiones:** pasarelas y caminos seguros que unen barrios.
- **Plan “Girona Mobilitat Sostenible”:** Programa integral de movilidad urbana
- **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**
- **Remodelación de Plaza Catalunya:** para dar prioridad al peatón, dinamizar el comercio y reforzar la cohesión, inicio 2020
- **Plan de Transición Ecosocial:** Hoja de ruta para descarbonizar, inicio 2021
- Plan de Calidad del Aire
- **Programa EDIFICAT II:** Continuación del programa rehabilitación de vivienda 2021
- **Planes Comunitarios de Barrio: participativos** en zonas vulnerables
- **GiComerc:** Plan modernización comercio local, inicio 2020
- **“Menja’t Girona”:** Plataforma digital para promocionar gastronomía local, inicio 2024



6. Financiamiento

La implementación del Pla d'Acció Agenda Urbana moviliza recursos de diversas fuentes:

- Presupuesto municipal de Girona: financiación local ordinaria para proyectos
- Fondos de la Unión Europea – NextGeneration EU y Fondos FEDER.
- Ayudas y subvenciones estatales: Diputación y Generalitat proveen subvenciones
- Colaboración público-privada: se espera inversión privada inducida o convenios.

7. Sistema de indicadores

Sistema de indicadores con decenas de métricas en las dimensiones ambiental, social, económica y urbanística. Muchos de estos indicadores provienen del Observatorio Municipal de Girona (UMAT) y de fuentes oficiales (INE, Idescat, etc.).

Indicadores relevantes

Emisiones de GEI per cápita, tasa de desempleo municipal, vivienda asequible, movilidad sostenible y espacio público y verde

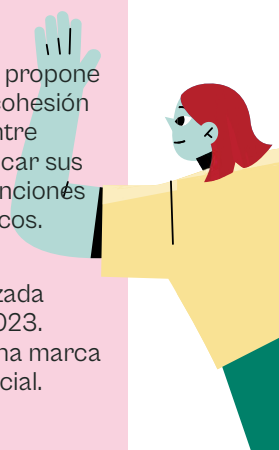
8. Innovaciones metodológicas

- Integración con Smart City: se apoyó en la estrategia de ciudad inteligente de Girona, y la pertenencia a la Red Española de Ciudades Inteligentes.
- Enfoque transversal por ejes: se creó grupos de trabajo interdepartamentales.
- Cultura de evaluación continua: Se ha instaurado una metodología de evaluación y seguimiento continuo mediante indicadores y reuniones periódicas de un comité.

9. Relación con Alcorcón

Estrategia de conexiones entre barrios: Se propone crear infraestructuras para restablecer la cohesión social y mejorar la accesibilidad universal entre barrios. Para Alcorcón, esto significa identificar sus puntos de fragmentación y priorizar intervenciones que conecten plazas, parques y centros cívicos.

“Menja’t Girona” es una marca de turismo gastronómico (digital y de experiencias) lanzada en 2024 tras un proceso participativo en 2023. Alcorcón podría replicar este modelo con una marca propia para su patrimonio culinario y comercial.



7. Jyväskylä (Finlandia)

Región de Finlandia Central



149.269 habitantes
(2023)



Centro de región de Finlandia Central
193.000 habitantes



"Jyväskylä City Strategy 2022-2025"
Aprobada en 2022, plan estratégico. Además cuenta con un "Resource-wise Jyväskylä 2040 Programme", plan de sostenibilidad.



Ciudad intermedia y capital regional autónoma, centro educativo, de servicios y comercio para una amplia zona del interior. Geográficamente aislada de puertos y áreas metropolitanas.

Densidad: ~170 hab/km²,
municipio poco compacto.

1.171 km², gran parte es
forestal y lacustre

**2011-2021, PIB per cápita
creció un 26%** reflejando
un desarrollo económico
positivo.

Tasa desempleo: 13.8%
(2024)



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- PIB per cápita inferior a la media, por proporción de estudiantes y desempleo.
- Tasa de paro dificulta la inserción laboral de jóvenes y extranjeros.
- Ubicación con conectividad limitada a puertos, encareciendo logística.
- Economía poco diversificada, dependiente del sector educativo local.

Fortalezas

- Ciudad universitaria: ~40 000 estudiantes en un entorno innovador.
- Crecimiento poblacional sostenido (~1 % anual), base demográfica joven.
- Entorno natural privilegiado (Red Natura 2000, parques nacionales), que mejora calidad de vida y turismo.
- Clústeres especializados: en deporte, biotecnología y economía circular.

Amenazas

- Competencia de áreas metropolitanas por talento e inversiones.
- Incertidumbre económica global con mayor impacto en economías locales.
- Riesgos climáticos: eventos extremos (inviernos atípicos, inundaciones) y necesidad de adaptar infraestructuras.

Oportunidades

- Potencial de turismo activo y de eventos internacionales (Rally Finlandia, deportes de naturaleza).
- Alianzas público-académicas en I+D (acuerdo de ecosistema para deporte, salud y bioeconomía).
- Liderazgo en Agenda 2030: neutralidad de carbono y economía circular como tractor de reputación y talento.

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

El proyecto Ulm4CleverCity lo lidera la "Geschäftsstelle Digitale Agenda" del Ayuntamiento de Ulm, con financiación del Ministerio federal (BMI)

Alianzas

Participan otras agencias públicas (SWU Energía, etc.), junto con socios externos: universidades (U. Ulm, Fraunhofer), empresas locales (start-ups, clúster Ulm. digital) y organizaciones civiles (Open Knowledge Ulm).

Procedimiento participativo

Se basa en una "ciudad viva" y Fünfklang participativo: en las etapas de estrategia Smart City se implicó a la ciudadanía vía talleres, encuestas online y plataforma web. Se integra un "Consejo de ciudadanas" y voluntariado digital. Todos los actores (administración, ciencia, empresas, sociedad civil) colaboran en talleres y foros.

La implementación de proyectos incluye pruebas-piloto abiertos y App/MVP ("living labs").

3. Visión de desarrollo

“Una ciudad próspera y sabia en el uso de recursos, con cero emisiones, cero residuos y sin sobreconsumo”, alcanzando la neutralidad de carbono en 2030. En el horizonte 2025, Jyväskylä aspira a consolidarse como “una ciudad en crecimiento e internacional, referente en educación y cultura”, con bienestar sostenible para sus ciudadanos. La estrategia enfatiza que “en Jyväskylä todo está cerca y en contacto con la naturaleza”, subrayando su escala humana y entorno natural.

4. Objetivos o lineamientos

Ejes estratégicos (“spearheads”):

1. **Ciudad de Educación y Cultura:** promover excelencia en investigación y profesionales líderes en pedagogía
2. **Ciudad de Vitalidad y Crecimiento:** Impulsa empleo y emprendimiento, y la inserción de jóvenes y extranjeros
3. **Capital del Deporte en Finlandia:** Lograr que los habitantes sean los más físicamente activos del país
4. **Ciudad de Sabiduría de los Recursos:** Desarrollar un urbanismo sostenible y bajo en carbono, con transporte público y activo eficiente

5. Ejes y proyectos tractores

- **“Hippos”:** renovación y ampliación de instalaciones deportivas, centros de investigación en ciencias del deporte y espacios para empresas de salud, 2019.
- **Programa “Kehä Vihreä” (Anillo Verde):** corredor periurbano que conecta parques, áreas naturales y zonas ribereñas, 2017.
- **Programa “Kehä Sininen” (Anillo Azul):** uso recreativo de entornos acuáticos y protección de ecosistemas, inicio en 2020.
- **Plan Fomento Bicicleta:** ampliación de la red, calzado de tráfico y promoción del ciclismo utilitario y recreativo, inicio 2025.
- **Actividad Física en la Naturaleza:** impulsar el ejercicio al aire libre, inicio 2022.



6. Financiamiento

Plan financiero mixto: local, aportes nacionales y europeos, y planificación plurianual

- Fondos municipales, integrados en el presupuesto anual de Jyväskylä
- Fondos externos: convocatorias de la UE y financiación del plan nacional finlandés
- Subvenciones sectoriales y colaboración público-privada en proyectos tractores

7. Sistema de indicadores

Cada objetivo estratégico viene asociado a indicadores clave, con línea base y meta fijada para 2025 o 2030. Monitoreo es continuo anual, en el marco de la planificación operativa y presupuestaria.

Indicadores relevantes

Métricas distribuidas en dimensiones. Los indicadores cubren ámbitos como educación, bienestar (participación deportiva, satisfacción ciudadana, etc.), economía y medio ambiente.

8. Innovaciones metodológicas

- Plataforma digital para recopilar y analizar datos de actividad física, rendimiento deportivo y salud, con aplicaciones de big data en el fomento del bienestar
- Enfoque “Resource-wise”: metodología integral desarrollada junto con el fondo de innovación SITRA: cero emisiones, cero residuos y cero sobreconsumo.
- Innovación abierta y pruebas piloto: colaboración con startups locales y estudiantes.

9. Relación con Alcorcón

Deporte y Salud en Espacios Urbanos: Alcorcón podría usar estudiantes para activar espacios públicos y fomentar hábitos saludables.

Corredores verdes y azules: Conectar zonas urbanas con parques y riberas. Alcorcón podría potenciar sus áreas naturales para itinerarios peatonales y ciclistas.

Clúster Universidad-Hospital-Empresas: Crear un ecosistema de I+D. Alcorcón podría impulsar sinergias entre sus centros para investigación, formación y emprendimiento.



8. Ulm (Alemania)

Estado de *Baden-Wurtemberg*



130.276 habitantes
(2023)



Ulm forma con Neu-Ulm (Baviera) un Oberzentrum en la región Donau-Iller la que supera 1.044.379 habitantes



Instrumento principal: ISEK

Aprobada en 2019, plan integrado de desarrollo urbano. Además, *Ulm4CleverCity*, modelo del programa federal Smart Cities



Ulm es ciudad central de la región *Donau-Iller*. Ciudad universitaria y tecnológica (Universidad de Ulm) y polo sanitario (Hospital Universitario). Eje logístico: conecta por tren de alta velocidad con *Stuttgart-Múnich* y por autopistas A8/A7

Densidad: ~1.806 hab/km²,
2022

% de suelo urbanizado:
~34.0% del municipio

PIB per cápita: ~81.955 €
(2021)

Tasa desempleo: 2.5%
(2022)



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Suelo limitado vs. demanda de vivienda: ciudad compacta con escasas reservas de suelo urbanizable.
- Presión sobre movilidad e infraestructuras: crecimiento constante tensiona redes de transporte y servicios públicos.

Amenazas

- Crecimiento urbano rápido puede exceder la capacidad de servicios.
- Envejecimiento y adaptación climática: retos demográficos y exigencias ambientales requieren ajustes continuos.
- Competencia con Stuttgart y Múnich: necesidad de retener talento e innovación frente a grandes centros

Fortalezas

- Economía dinámica y alto nivel educativo: presencia de universidad y centros de I+D que atraen talento.
- Desarrollo urbano inclusivo: enfoque que integra a todos los barrios.
- Comunidad civil activa: tradición de cocreación (*Zukunftsstadt*, vigilia cívica) en decisiones urbanas.
- Ubicación estratégica y calidad de vida: buen transporte, espacios verdes y servicios urbanos.

Oportunidades

- Abundante suelo público: posibilidad de cooperativas de vivienda y coproducción de nuevos barrios.
- Densificación y reconversión de solares: reducir expansión urbana.
- Fondos *Smart City* federales: acceso a recursos y alianzas para proyectos digitales y sostenibles.
- Datos abiertos e IoT: optimizar tráfico, energía y servicios mediante sensores y plataformas públicas.

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

El proyecto *Ulm4CleverCity* lo lidera la "Geschäftsstelle Digitale Agenda" del Ayuntamiento de Ulm, con financiación del Ministerio federal (BMI)

Alianzas

Participan otras agencias públicas (SWU Energía, etc.), junto con socios externos: universidades (*U. Ulm*, *Fraunhofer*), empresas locales (*start-ups*, *clúster Ulm. digital*) y organizaciones civiles (*Open Knowledge Ulm*).

Procedimiento participativo

Se basa en una "ciudad viva" y *Fünfklang* participativo: en las etapas de estrategia *Smart City* se implicó a la ciudadanía vía talleres, encuestas online y plataforma web. Se integra un "Consejo de ciudadanas" y voluntariado digital. Todos los actores (administración, ciencia, empresas, sociedad civil) colaboran en talleres y foros.

La implementación de proyectos incluye pruebas-piloto abiertos y App/MVP ("*living labs*").

3. Visión de desarrollo

"Ulm como pionera (*Vorreiterin*) del uso inteligente de tecnologías digitales que facilitan la vida diaria y mejoran la calidad de vida, con fuerte compromiso a la sostenibilidad y la protección climática". Se concibe una "Ciudad digital" donde los servicios tecnológicos estén al servicio del bienestar y el medio ambiente.

4. Objetivos o lineamientos

1. Innovación tecnológica abierta ("*Clever*")
2. Inclusión ("*Für alle*")
3. Apertura (*Open Data* y *open source*)
4. Transparencia administrativa
5. Sostenibilidad ambiental
6. Seguridad digital (protección de datos) y orientación al usuario.

Se priorizan la equidad: servicios adaptados a diversidad social y la participación ciudadana (*bottom-up*)

5. Ejes y proyectos tractores

Proyectos emblemáticos *Ulm4CleverCity*:

- **Zukunftsstadt Ulm 2030** – Iniciativa BMBF (2015–2018) para crear visión urbana digital con participación ciudadana, plan previo a *Ulm4CleverCity*.
- **Plataforma de Datos Abiertos de Ulm** – portal municipal de "*Open Data*" con geodatos, estadísticas y sensores urbanos, lanzado originalmente en 2016.
- **GetMyWallboxNOW** – App/plataforma para facilitar la instalación de cargadores de vehículos eléctricos, iniciado en 2023.
- **Infraestructura IoT y sensores urbanos** – Red de sensores (aire, ruido, energía) integrada en plataforma central (*sentilo*) para datos urbanos, iniciado en 2018.



6. Financiamiento

Financiamiento público diverso:

- Municipal: Presupuesto municipal y empresas públicas (*Stadtwerke Ulm*).
- Federal: El programa *Smart Cities* del Ministerio del Interior (BMI).
- Estatal: El *Land Baden-Württemberg* ha aportado fondos a proyectos asociados.
- Europeo y otros: Ulm participa en iniciativas UE. Se espera cierto apoyo indirecto vía programas europeos de investigación y región.

7. Sistema de indicadores

Sistema de indicadores anual, vinculado a la agenda digital y urbana, es implementado, con un portal *Open Data* que se actualiza continuamente.

Indicadores relevantes

Datos demográficos, empleo, energías renovables, calidad del aire, eficiencia energética, uso de transporte (público/privado) y participación ciudadana, además de indicadores de proyecto (ej. sensores, datos abiertos).

8. Innovaciones metodológicas

- *Sentilo-Ulm* (integración de sensores IoT), portales web participativos (p.ej. *zukunftsstadt-ulm.de*) y aplicaciones móviles (p.ej. *GetMyWallbox*).
- Enfoque participativo: "*Open Government*" y metodologías ágiles en política urbana: laboratorios ciudadanos, hackathons, y consejos ciudadanos aleatorios
- Gobernanza en red: administración, ciudadanía, ciencia, economía y política.
- Ulm aplica el concepto de ciudad laboratorio, testeando soluciones en ámbitos reales.

9. Relación con Alcorcón

Cofinanciación público-pública: usando empresas municipales y subvenciones federales para proyectos *Smart City*. Alcorcón podría usar esto para cofinanciar soluciones urbanas (movilidad eléctrica, eficiencia energética), diversificando recursos y acelerando su adopción.

Una plataforma única de datos ("*data hub*" *Sentilo*) centraliza información de tráfico, aire y energía, eliminando silos y facilitando servicios inteligentes. Alcorcón podría adoptar una plataforma municipal similar para análisis integrados, mejor coordinación y mayor transparencia.



9. Haarlem (Países Bajos)

Capital *Noord-Holland*



~160.000 habitantes
(estimado 2021)



Integrada en la Región Metropolitana de Amsterdam (MRA)
con ~2,6 millones de hab. en 30 municipios (2022)



Omgevingsvisie Haarlem 2045 – Visión Ambiental/Espacial. Aprobada 2022

Plan estratégico integral de nivel municipal que orienta el desarrollo físico-territorial de la ciudad.



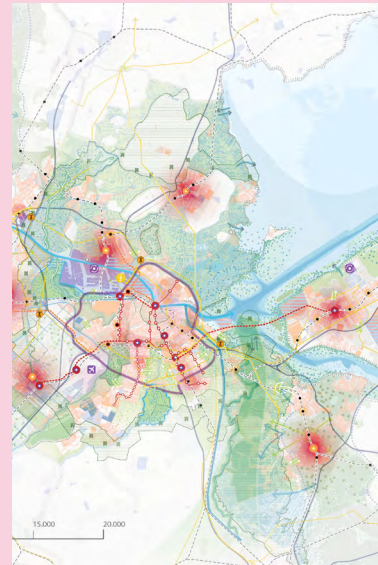
El municipio abarca 32 km², prácticamente conurbados salvo parques y reservas naturales. Funciona como ciudad-centro comarcal (proveedora de servicios) como ciudad dormitorio de alta calidad.

Densidad: ~5.572 hab/km²,
(una de las más altas de Países Bajos)

% de suelo urbanizado:
60-61% del municipio

Economía diversificada con altos ingresos medios

Tasa desempleo: ~4.0%
(2024)



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Falta espacio para crecer: cada nuevo uso compite con otro.
- Escasez de vivienda asequible y dependencia del comercio minorista.
- Trama histórica limita movilidad.

Amenazas

- El teletrabajo y e-commerce reducen demanda de locales.
- Compite con ciudades vecinas.
- El cambio climático intensifica sequías, incendios e inundaciones.

Fortalezas

- Centro histórico vivo con gran valor patrimonial y cultural.
- Identidad urbana fuerte y ambiente de ciudad a escala humana.
- Población cualificada.

Oportunidades

- Digitalización y entorno atractivo favorecen a startups.
- Sector salud impulsa nuevos servicios.
- Reconversión urbana y fondos regionales facilitan inversiones.

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Proceso transversal que involucró a múltiples áreas municipales (ordenación del territorio, vivienda, movilidad, medio ambiente, desarrollo económico y social).

Alianzas

Coordinación con la Provincia de *Noord-Holland* y municipios vecinos. También participaron entes especializados como la Agencia Ambiental, el Distrito de Aguas, la Región Sanitaria y de Seguridad y empresas públicas de transporte. Asimismo, se consultó a actores privados y sociales: asociaciones de vivienda, cámaras de comercio, universidades y ONGs locales.

Procedimiento participativo

1. Consulta temprana (2020) – encuestas e ideas recabadas vía web, y sesiones con expertos ciudadanos
2. Talleres online sectoriales y territoriales
3. Borrador del plan (*Ontwerp*) se abrió a información pública el 2021
4. Aprobación final (2022) aprobada por el Consejo y publicación oficial

Todo el proceso se comunicó en la web local y boletines.

3. Visión de desarrollo

Haarlem proyecta una ciudad atractiva, robusta e inclusiva hacia 2045, que preserve su rica herencia histórica a la vez que se adapta a los grandes cambios del futuro. La visión central es mantener a Haarlem como "una ciudad para todos", donde convivan personas de diferentes orígenes, edades y niveles socioeconómicos, garantizando calidad de vida. La visión imagina un Haarlem verde, saludable, bien conectado y próspero, que sigue siendo un lugar donde la gente "quiere vivir y estar"

4. Objetivos o lineamientos

1. Mezclar y densificar – promover la ciudad compacta
2. Desarrollo orientado a barrios
3. Verde y agua como estructura – renaturalizar la ciudad
4. Fomentar un entorno saludable, la calidad de vida y salud pública
5. Espacio para la transición energética
6. Transición de movilidad – impulsar una movilidad sostenible, con menos coches

5. Ejes y proyectos tractores

- **Zonas de desarrollo urbano** – áreas donde se concentrará la construcción de nuevas viviendas y puestos de trabajo (inicio 2024).
- **Red de rutas seguras para bicicletas y peatones** que conecta barrios con parques, centros deportivos y comercio (2021-2030)
- **Reconversión sur polígono industrial Waarderpolder** en distrito empresarial intensivo y sostenible (en planificación).
- **Remodelación principales estaciones y hubs de transporte público** (2026)
- **"Hubs socio-culturales"** en barrios (en diferentes etapas de desarrollo)



6. Financiamiento

No contempla presupuesto, es un marco estratégico que espera de financiamiento mixto:

- Fondos municipales propios (inversiones previstas en los presupuestos anuales)
- Apoyo de la administración central y provincial
- Fondos Europeos: dada la alineación con objetivos verdes y digitales
- Iniciativa privada: parte de las actuaciones – p.ej. desarrollos inmobiliarios

7. Sistema de indicadores

"Haarlems Dashboard Omgevingsvisie", un sistema en desarrollo que integrará y actualizará (anual o bienalmente) indicadores "people, planet, profit" para una visión equilibrada del desarrollo urbano sostenible.

Indicadores relevantes

Vivienda y mezcla urbana, movilidad sostenible, avance de la neutralidad climática, áreas verdes/azules accesibles, e inclusión social.

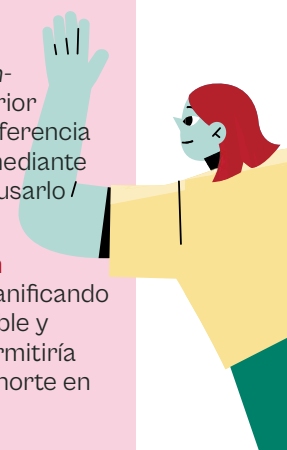
8. Innovaciones metodológicas

- Evaluación ambiental estratégica (OER) como parte del proceso
- Participación digital y colaborativa
- Instrumento de monitorización en desarrollo
- Modelos y big data: modelos especializadas –de tráfico y de clima urbano. Asimismo, se aprovechó big data de telefonía móvil, para planificar el 10-minuten-netwerk

9. Relación con Alcorcón

Movilidad interior sostenible integral: "tien-minuten-netwerk" prioriza la movilidad interior sostenible con calles completas, dando preferencia a peatones, ciclistas y transporte público mediante zonas de tráfico calmado. Alcorcón podría usarlo / para potenciar la autonomía barrial.

Redensificación y crecimiento urbano con renaturalización: densificando barrios y planificando nuevas zonas con parques, drenaje sostenible y corredores verdes. Para Alcorcón, esto permitiría abordar la planificación integral del sector norte en armonía con las áreas consolidadas.



10. Halmstad (Suecia)

Provincia de Halland



~106.084 habitantes
(2024)



Provincia de Halland
~345,074 (a 31 de diciembre de 2024)



Framtidsplan 2050 – “översiktsplan kommunomfattande”

Aprobada en 2022. Plan maestro municipal

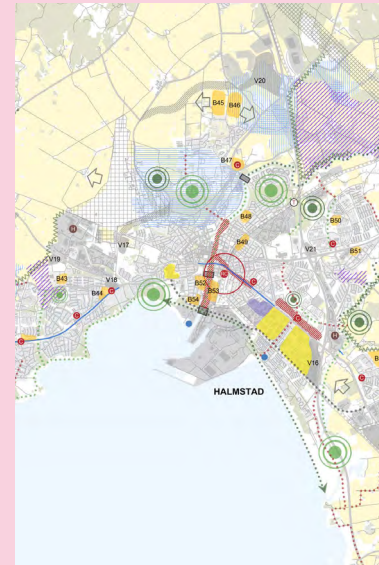


Ciudad intermedia/regional que se destaca como “ciudad del conocimiento” y “de experiencias”, centrada en educación superior e innovación. Dispone de puerto y conexiones ferroviarias/autopista E6 que la integran regionalmente.

Densidad: ~105 hab/km²,
(106.084 hab en 1.013 km² de terreno)

Tasa desempleo: ~4.0%

(según datos de
Arbetsförmedlingen)



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Alta dependencia del automóvil en áreas periféricas.
- Desigualdad social interna y disparidades económicas.
- Envejecimiento demográfico que exige adaptación de servicios.
- Déficit de vivienda: se necesitan 23 000 nuevas unidades hasta 2050
- Presupuesto municipal limitado

Fortalezas

- Planificación proactiva ante el clima (nuevos desarrollos consideran riesgos de inundación)
- Infraestructura para movilidad sostenible: red de transporte público eficiente y carriles bici desarrollados
- Protección de espacios verdes y acuíferos: se reservan tierras agrícolas y fuentes de agua para futuro
- Diversidad de recursos naturales/culturales que favorecen el turismo sostenible

Amenazas

- Elevación del nivel del mar e inundaciones costeras. Fenómenos meteorológicos extremos frecuentes (tormentas intensas).
- Escasez de agua potable ante la creciente demanda de crecimiento.
- Pérdida de suelos agrícolas y hábitats naturales si avanza la expansión urbana.
- Competencia regional por el desarrollo metropolitano.

Oportunidades

- Mejora del transporte público: nuevas estaciones de tren (p. ej. en Trönninge) y expansión de rutas ciclistas
- Impulso al turismo: promoción de la costa, la ciudad y el interior
- Consolidación de centros de servicios locales ('servicesamhällen') en ejes de crecimiento regional
- Colaboración con la universidad local como motor de innovación y desarrollo.

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Municipalidad de Halmstad (Gobierno municipal – *Kommunfullmäktige*), a través del departamento de planificación urbano.

Alianzas

Colaboración con administraciones regionales (Condado de Halland), agencias nacionales (*Trafikverket*) y sector privado (operadores portuarios), según prácticas habituales de planificación.

Procedimiento participativo

El documento no detalla fases o fechas exactas, posiblemente en 2020–2021.

Se entiende que siguió el proceso típico sueco:

- Diagnóstico
- Borrador
- Consulta pública
- Aprobación

3. Visión de desarrollo

“Ciudad hogar, ciudad del conocimiento, ciudad de experiencias”: Halmstad como un lugar donde las personas se encuentran y crecen en un entorno de amor, calidad de vida, comunidad y respeto.

4. Objetivos o lineamientos

1. Fingerstruktur – Construir ejes (dedos)
2. Halmstad motor regional de crecimiento
3. Una buena calidad de vida, valores naturales y culturales
4. Movilidad eficaz y sostenible, sociedad resiliente al clima
5. Infraestructuras y sistemas sostenibles
6. Gestión de riesgos y perturbaciones
7. Normas de calidad ambiental
8. Desarrollo territorial integrado

5. Ejes y proyectos tractores

- **Intercambiador multimodal** que integra tren, autobuses y bicicletas, oficinas y servicios, en borrador.
- **Nuevas estaciones de cercanías** en *stråk* periféricos: paradas para reforzar la red de trenes de cercanías, fase estudio.
- **“Utbyggnadsplanen” de barrios residenciales**: construcción de nuevas viviendas y espacios públicos, plan 2025.
- **Remodelación de la plaza Mayor** para convertirla en un espacio urbano dinámico, en desarrollo desde 2022.
- **Áreas de expansión Östra stranden**: nueva “*fördjupad översiktsplan*” para la ribera Este, orientada al desarrollo sostenible y al acceso público al litoral, etapa de estudios previos.



6. Financiamiento

No contempla presupuesto, es un marco estratégico que espera de financiamiento mixto:

- Presupuesto municipal: Cobertura principal de estudios, planificaciones y proyectos.
- Fondos regionales-estatales: Plan de Transporte comparte 50/50 financiación de obras
- Fondos europeos: partidas de la UE (NextGeneration EU, FEDER)
- Cofinanciación: programa «Utbyggnadsplanen» vincula aportaciones de promotores privados con inversiones en espacios públicos
- Instrumentos innovadores: crowdfunding ciudadano para proyectos menores.

7. Sistema de indicadores

Oversiktsplan (revisión mínimo cada mandato político, cada 4 años)
Seguimiento Integrado en la metodología de «*rullande översiktsplanering*»

Indicadores relevantes

Se evalúan 22 “*hållbarhetsaspekter*” en dimensiones social, ecológica y económica. Indicadores clave: accesibilidad a transporte público, nuevos espacios verdes/habitante, y la reducción proyectada de emisiones.

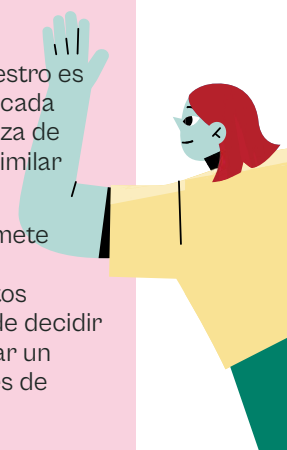
8. Innovaciones metodológicas

- *Rullande översiktsplanering*: Enfoque de “plan viviente” que permite añadir temáticas según necesidad, sin rehacer todo el plan maestro.
- Temáticos como anexos vinculantes: Adición de «*Arkitekturpolicy*», «*Plan för transportsystemet*» y «*Plan för klimatanpassning*», detallan directrices ejecutivas.
- Evaluación multicriterio: Método comparativo de tres alternativas (nulo, A y B) evaluadas en 22 aspectos y con participación de expertos para elegir la óptima.

9. Relación con Alcorcón

El concepto de “plan viviente”: su Plan Maestro es un instrumento dinámico y modular, donde cada tema –movilidad, vivienda, clima– se actualiza de forma independiente. Adoptar un sistema similar permitiría ajustar con agilidad directrices.

Sistema de evaluación de alternativas: somete cada propuesta a un análisis multicriterio, comparando escenarios y midiendo impactos sociales, ambientales y económicos antes de decidir la versión final. Alcorcón podría implementar un método análogo –evaluando varias opciones de desarrollo– para aumentar la legitimidad.



11. Eskilstuna (Suecia)

Cabecera del condado de Södermanland



~107 468 habitantes
(2023)

Densidad: ~97.8 hab/km²,
(1 100 km² de área)



Provincia de Södermanland
~301.944 (a 15 de mayo de 2024)

Emisiones CO₂ per cápita:
~2,7 tCO₂e/habitante
(territoriales) en 2019



Eskilstuna kommuns översiktsplan 2030

Aprobada en 2021. Plan estratégico local



Ciudad principal del condado de Södermanland (cercano a Estocolmo): centro urbano con funciones industriales y servicios para la región.



1. Diagnóstico DAFO

Debilidades

- Débil planificación del transporte de mercancías e integración en la ciudad.
- Necesidad de clarificar normas sobre entornos construidos protegidos. Deficiente protección de tierras agrícolas frente a expansión.
- Acceso limitado a equipamientos culturales y recreativos.
- Falta de reserva de suelo para actividades productivas y servicios.

Fortalezas

- Plan vigente cubre gran parte del municipio con un enfoque a largo plazo y estudios sólidos.
- Objetivos demográficos s (planificación para 130 000 hab.) mantenidos como horizonte.
- Proceso participativo interno amplio.

Amenazas

- Falta de adaptación climática y escasa incorporación de medidas de resiliencia urbana.
- Preparación insuficiente ante crisis y aspectos de defensa civil.
- Tensiones económicas que limiten recursos municipales y retrasen actualizaciones.

Oportunidades

- Adoptar el modelo nacional de planificación digital de Boverket para modernizar la OP.
- Identificar sinergias entre usos del suelo para lograr mayor eficiencia y sostenibilidad.
- Aprovechar la revisión prevista en 2025 para integrar ODS y criterios de cambio climático en la actualización.

2. Marco de gobernanza

Promotores/as

Oficina de Gestión Municipal de Eskilstuna, por medio de la municipalidad, ha liderado la estrategia, con fuerte implicación de departamentos clave (planeamiento urbano, medio ambiente, infraestructura, entre otros).

Alianzas

Colaboración con la Länsstyrelsen i Södermanland (Gobierno regional/provincial) para insumos en el diagnóstico.

Procedimiento participativo

Se describen metodologías internas:

- mapeos ("kartläggning")
- análisis de prioridad
- encuestas en línea (webbenkäter) y,
- talleres de trabajo conjunto.

El proceso incluyó políticos, funcionarios y expertos temáticos para evaluar la vigencia del plan y formular cambios conjuntos.

No hay mención de consulta pública a la ciudadanía general; la participación ha sido principalmente interdepartamental.

3. Visión de desarrollo

Eskilstuna pretende ser “una ciudad entorno al vida inteligente con el medio ambiente y equitativa”, con entornos urbanos seguros y sostenibles, comunidades y entornos rurales integrados, y un desarrollo urbano equilibrado para 2030.

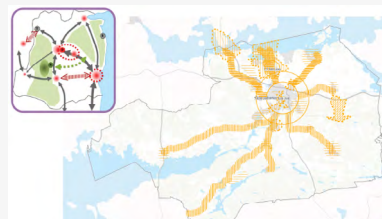
4. Objetivos o lineamientos

3 ejes de actuación:

1. Seguridad y Sostenibilidad Social: Colabora con policía y actores sociales para mejorar seguridad, prevención del delito e inclusión barrial.
2. Clima-inteligente: Busca ser “clima-positiva” para 2045 con metas anuales en eficiencia energética, movilidad sostenible, residuos y renovables.
3. Mayor Atractivo: Potencia su atractivo para estudios, trabajo y turismo mediante inversión en colaboración universitaria, promoción y mejora de espacios públicos.

5. Ejes y proyectos tractores

- **Ombyggnad av Tullgatan (Centro):** Reurbanización para mejorar seguridad vial y espacio peatonal.
- **Kongress- och kulturhus (Centro):** Estudio para nuevo centro de congresos.
- **337 viviendas** (multifamiliares y comercio en planta baja).
- **Pilotprojekt “Citylab Action” i Lagersberg-Fröslunda:** barrio piloto para construir sin emisiones netas, piloto 2017.
- **Expansión parque logístico-industrial** con nuevas viarias y suelo logístico, aprobado desde 2023.
- **Renovación Drottninggatan,** priorizando a peatones y ciclistas, desde 2022.
- **Nybyggnad av räddningsstation:** Nueva estación de bomberos, en diseño.
- **Utbyggnad av terminal (järnväg):** Ampliación de las vías y mejora logística.



6. Financiamiento

El documento indica que los costos de la revisión del plan se asumirán con fondos municipales. No se mencionan apoyos externos (estatales o de la UE).

7. Sistema de indicadores

Se prevé revisión general en 2025 (siguiendo calendario electoral), con monitoreo y ajuste de indicadores de forma continua y según se obtengan nuevos datos.

Indicadores relevantes

Población objetivo: 130 000 habitantes

Nueva vivienda: seguimiento de 15 000 nuevas unidades planificadas

Empleo: 18 000 nuevos puestos

8. Innovaciones metodológicas

- Enfoque sistemático de “planificación continua” y revisión escalonada
- Modelo nacional sueco de ÖP digital (Boverket) para facilitar futuros procesos participativos y accesibilidad de la planificación

9. Relación con Alcorcón

Fijar metas claras e integrales: se establece una “planeringshöjd” que fija objetivos demográficos y económicos concretos y planifica su seguimiento anual. Alcorcón podría replicar este marco cuantitativo, pero ampliándolo a metas ambientales.

Adoptar un sistema de actualización continua: se aplica un proceso “rullande” (regulado) que revisa y ajusta la ÖP tras cada elección. Alcorcón podría implantar revisiones formales del plan cada mandato, con órganos mixtos (técnicos y políticos) que actualicen objetivos y acciones sin necesidad de reformar todo el plan.

Proyectos relevantes

Proyecto Handia-Plan: monitorización ambiental

El HANDIA-PLAN es un proyecto piloto de innovación urbana implementado en Barakaldo para la monitorización en tiempo real de los efectos del tráfico sobre la calidad del aire y la contaminación acústica. Esta iniciativa se alinea con los objetivos de la Agenda Urbana Española y constituye un modelo replicable para otros municipios que enfrentan desafíos similares, como Alcorcón.

Componentes del sistema

- **Sensores fijos y móviles:** Instalados en farolas y ubicaciones estratégicas, permiten medir en continuo variables como dióxido de nitrógeno (NO₂), partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2.5}) y niveles de ruido.
- **Jaula de medición:** Estructura compuesta por casetas técnicas ubicada en el Parque de Los Hermanos. Alberga equipos avanzados para la recopilación intensiva de datos ambientales durante periodos específicos de medición.
- **Puntos de muestreo:** Diez ubicaciones en el municipio, incluyendo calles como Castilla La Mancha, Arteagabeitia y Pormetxeta, seleccionadas estratégicamente por su intensidad de tráfico y relevancia ambiental.

Objetivos estratégicos

- **Evaluar el impacto del tráfico en la calidad ambiental,** identificando correlaciones entre flujos vehiculares, contaminación atmosférica y niveles de ruido.
- **Informar políticas de movilidad sostenible,** utilizando datos para diseñar intervenciones que reduzcan la contaminación y mejoren la calidad de vida urbana.
- **Fomentar la participación ciudadana** y la transparencia, mediante la difusión de datos abiertos y la sensibilización ambiental de la población.

Figura 1: Presentación Mapa del Ruido de Barakaldo



Fuente: <https://www.enbarakaldo.com/>

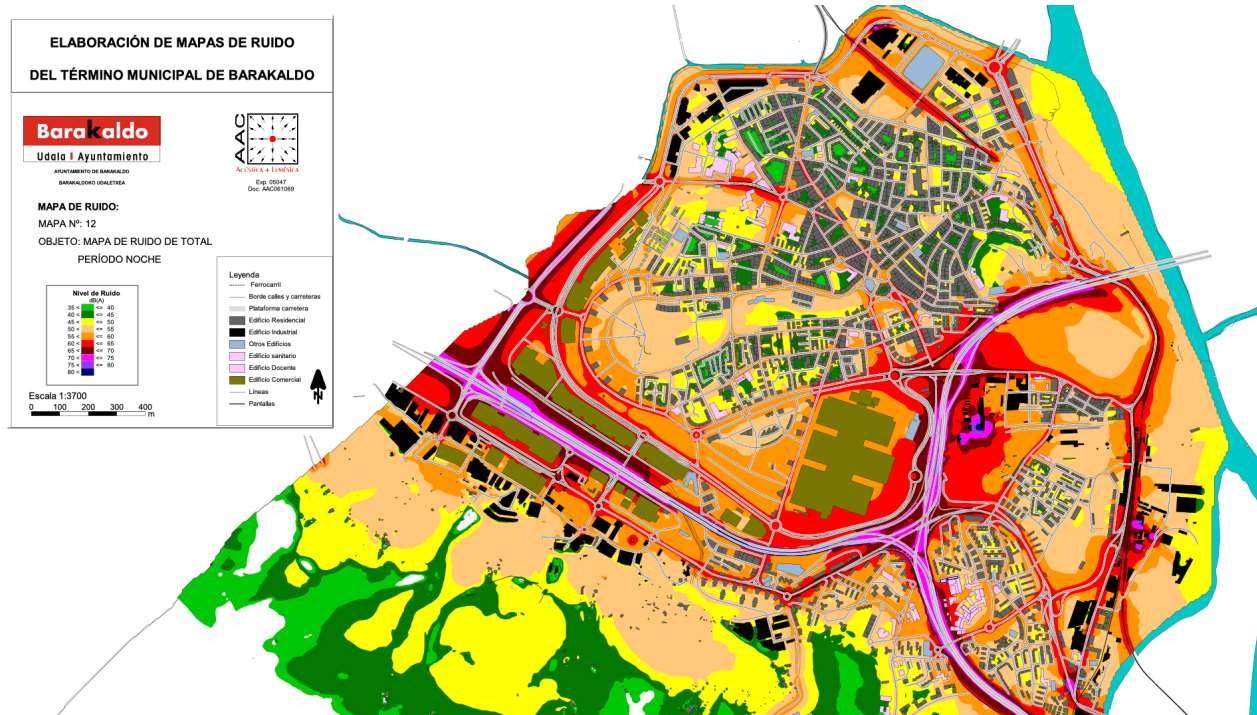
La experiencia de Barakaldo con el HANDIA-PLAN ofrece lecciones directamente aplicables:

- **Obtención de datos precisos** para identificar puntos críticos de contaminación atmosférica y acústica, especialmente en zonas de alta densidad de tráfico.
- **Diseño de políticas basadas en evidencia** para mejorar la calidad del aire, reducir la exposición a contaminantes y mitigar los efectos negativos del tráfico en la salud.

- **Fomento de la participación ciudadana** a través de la publicación de datos y la creación de herramientas educativas y divulgativas sobre el impacto de la movilidad.
- **Impulso a la innovación urbana** mediante la integración de tecnologías IoT y el enfoque “Smart City” en la planificación y gestión del territorio.

El HANDIA-PLAN demuestra cómo un sistema de monitorización ambiental avanzado puede apoyar de manera efectiva la toma de decisiones en políticas urbanas, la transparencia institucional y la mejora de la calidad de vida en entornos urbanos complejos.

Mapa de Ruido de Barakaldo



<https://barakaldodigital.blogspot.com/>

Proyecto Vilawatt: empresa energética municipal participativa

Vilawatt, lanzado por el Ayuntamiento de Viladecans en noviembre de 2016, es una asociación público-ciudadana (PPCP) creada para gestionar localmente la transición energética hacia un modelo 100 % renovable, descarbonizado y con fuerte participación vecinal. Su objetivo es combatir el cambio climático y mejorar la habitabilidad de la ciudad mediante servicios integrados de eficiencia y autoconsumo

Componentes del sistema

- **Consortio PPCP:** estructura de gobierno compartido entre Ayuntamiento, empresas locales y ciudadanía, que coordina todas las iniciativas energéticas.
- **Auditorías y consultoría energética:** asesoramiento gratuito para familias, pymes y edificios públicos, con especial atención a colectivos vulnerables.

Compañía energética local Vilawatt

- **Instalaciones fotovoltaicas municipales:** despliegue de plantillas solares en cubiertas de edificios públicos, parques y polígonos industriales, gestionadas por Vilawatt.
- **Comunidades energéticas locales:** proyectos de autoconsumo compartido en barrios y comercios, permitiendo a vecinos agrupar sus cubiertas para generación conjunta.
- **Moneda local “Bonos Vilawatt”** y programas de recompensa (Biyud), vinculados a comportamientos sostenibles y compras en el comercio de proximidad.
- **Formación y divulgación:** talleres ciudadanos, programas educativos en escuelas y congresos de transición energética



<https://vilawatt.cat/>

Objetivos estratégicos

- Neutralidad de carbono: reducir y compensar emisiones municipales para alcanzar huella neta cero en 2030.
- Autoconsumo masivo: cubrir al menos el 50 % de la demanda eléctrica local con energía solar para 2030, impulsando comunidades energéticas.

Compañía energética local Vilawatt



<https://vilawatt.cat/>

- Justicia energética: combatir la pobreza energética mediante subvenciones y servicios gratuitos de rehabilitación energética.
- Innovación y replicabilidad: consolidar a Viladecans como laboratorio urbano de energía ciudadana, compartiendo su modelo con otras urbes (URBACT UTM)

Algunas de las lecciones aplicables a Alcorcón son:

- Modelo PPCP replicable: constituir una sociedad mixta Ayuntamiento-ciudadanía ("Alcorcón Energy Lab") para gobernar proyectos de auditoría, rehabilitación y comunidades fotovoltaicas.

- Módulo de cubiertas solares: elaborar un mapa solar municipal interactivo (como el de Vilawatt) para identificar y priorizar tejados con alto potencial en Alcorcón.
- Comunidades energéticas de barrio: lanzar pilotos de agrupación de cubiertas en dos distritos, ofreciendo incentivos fiscales y microcréditos a vecinos y pymes.
- Integración en Agenda Urbana: vincular el operador energético local con misiones climáticas del plan urbano, estableciendo indicadores claros (tCO₂/hab, % autoconsumo).

Vilawatt demuestra cómo una empresa público-ciudadana puede liderar la transición energética local, combinando auditorías, autoconsumo comunitario y justicia energética. Su modelo participativo facilita la movilización vecinal y la captación de fondos. Alcorcón podría replicar esta experiencia adaptando la estructura PPCP y las comunidades energéticas a su tejido urbano para avanzar hacia la neutralidad de carbono.

Proyecto Sentilo-Ulm: plataforma central de datos urbanos

Ulm implementó en 2018 una plataforma "Sentilo" que agrega en tiempo real datos de sus diferentes silos –tráfico, calidad del aire, consumo energético– convirtiéndose en el hub único de datos urbanos. Esta infraestructura sustenta servicios inteligentes como gestión dinámica del alumbrado, visualización de ocupación de parkings y ajuste de semáforos.

Componentes del sistema

- **Sensores IoT fijos:** Instalados en postes de alumbrado y fachadas, miden $PM_{2.5}$ / PM_{10} , NO_2 , temperatura y niveles sonoros.
- **Módulos móviles:** Unidades portátiles que enriquecen el mapeo ambiental en eventos o zonas de interés puntual.
- **Plataforma Sentilo:** Software open-source que unifica y gestiona flujos de datos, ofrece APIs para apps municipales y público.

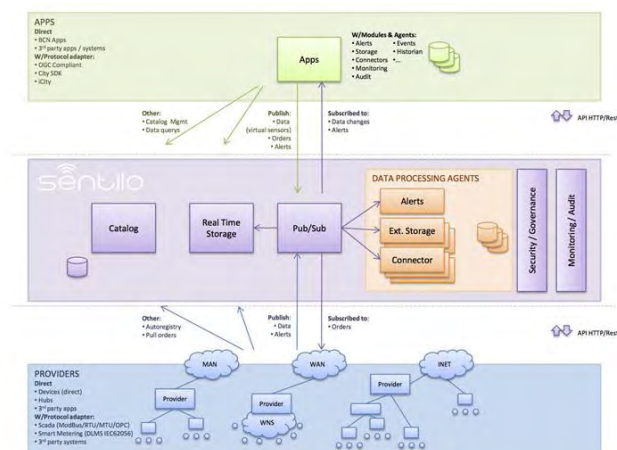
Objetivos

- **Centralizar información** de todos los departamentos para análisis integral.
- **Proveer datos en tiempo real** a aplicaciones de movilidad y medio ambiente.
- **Facilitar la transparencia** y la reutilización de datos abiertos por la ciudadanía.

Algunas de las lecciones relevantes son:

- **Hub de datos único:** Agrupar los sistemas de Movilidad, Medio Ambiente y Servicios Sociales en una plataforma central permitiría romper silos informativos y optimizar la toma de decisiones.
- **Infraestructura compartida:** Adoptar una solución open-source como Sentilo abarata la integración de sensores y fomenta desarrollos locales (p. ej., apps de tráfico o calidad del aire).
- **APIs públicas:** Exponer datos mediante APIs estándar impulsa la innovación de terceros y refuerza la transparencia.

Plataforma Sentilo de Ulm



La plataforma centralizada Sentilo-Ulm demuestra cómo un "hub" único de datos urbanos convierte múltiples silos –tráfico, calidad del aire, energía– en un recurso integrado para la toma de decisiones en tiempo real. Para Alcorcón, replicar esta arquitectura open-source implicaría consolidar sistemas dispersos en movilidad, medio ambiente y servicios sociales, mejorando la eficiencia operativa y fomentando la transparencia mediante APIs públicas.

Proyecto “Hippos”: Gran complejo de deporte y bienestar

El proyecto Hippos es una iniciativa público-privada promovida por la ciudad de Jyväskylä y Hippo Ky (propiedad municipal junto con Sepos Oy) que transformará la antigua zona deportiva en un complejo de 100 000 m² dedicado al deporte, la salud y la I+D. Con un modelo de gestión a cargo de Fimpec PMO, las obras –iniciadas tras la resolución de recursos en febrero de 2023– arrancarán en el otoño de 2023 y se extenderán hasta 2026.

Componentes principales

- **Hippo Centre:** Nuevo polo deportivo y

Proyecto “Hippos”



Fuente: <https://www.citymark.fi/>

de bienestar de 160 M € en construcción (2024–2026), con pista multiusos, pabellones, centro de habilidades, espacio para startups de salud y laboratorios de investigación aplicada.

- **University of Jyväskylä** (Facultad de Ciencias del Deporte y Salud): líder con programas de doctorado y proyectos de biomecánica, fisiología del ejercicio y lesiones.
- **Empresas y startups** (“HHub”): Plataforma de innovación abierta en Hippo que reúne startups, aceleradoras y programas internacionales de wellbeing.

Objetivos estratégicos

- Crear un hub nórdico de excelencia en deporte, salud y ciencias del rendimiento.
- Fomentar I+D colaborativo: proyectos conjuntos universidad-empresa en prevención de lesiones, nuevos dispositivos wearables y análisis de datos biométricos.
- Generar empleo cualificado (> 600 directos; > 300 indirectos) y nuevas líneas de negocio en el sector salud-deporte.

Lecciones para Alcorcón

- Alcorcón podría considerar la presencia y fortalecimiento de instituciones universitarias (URJC, etc.) en el municipio como palanca para diseñar un ecosistema de I+D en salud y deporte.
- Explorar convenios marco entre universidad local, hospitales y empresas para cofinanciar laboratorios de investigación aplicada y espacios de coworking especializados.
- Emplear el modelo Hippo como referente para atraer startups de wellbeing, creando programas de incubación ligados a centros sanitarios y académicos.

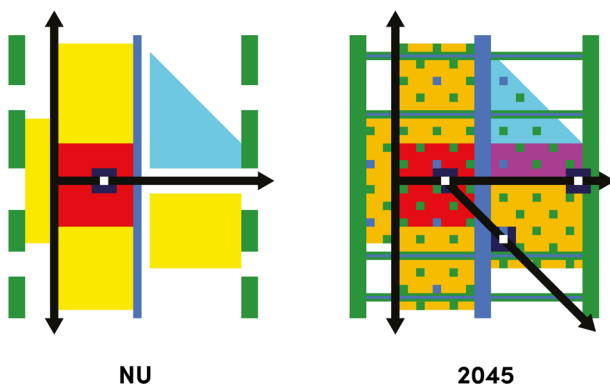
El Hippo posicionará a Jyväskylä como referente nórdico en deporte, salud y tecnología, demostrando el potencial de colaboración público-privada y de sinergias entre infraestructuras, investigación académica y empresas, un modelo que Alcorcón podría estudiar para fortalecer su propio ecosistema deportivo y de bienestar urbano.

Estrategia de movilidad interior: “Tien-minuten-netwerk”

Haarlem ha implementado una estrategia integral de movilidad sostenible centrada en el “tien-minuten-netwerk” (red de diez minutos), que busca garantizar que todos los servicios esenciales estén accesibles a pie o en bicicleta en un radio de diez minutos desde cualquier punto de la ciudad. Esta iniciativa se alinea con los objetivos de sostenibilidad y calidad de vida urbana, y puede servir como modelo replicable para municipios como Alcorcón.

Componentes clave de la estrategia:

Esquema de diversificación de usos y tránsitos



Fuente: <https://haarlem.nl/>

- **Red de diez minutos:** Diseño de una red urbana que permite a los residentes acceder a servicios básicos, como escuelas, tiendas y parques, en un máximo de diez minutos caminando o en bicicleta.
- **Calles completas y zonas de tráfico calmado:** Rediseño de las calles para priorizar a peatones y ciclistas, implementando zonas con velocidad máxima de 30 km/h y reduciendo la presencia de vehículos motorizados en áreas residenciales y céntricas.

• Fomento de la movilidad activa:

Incentivos para el uso de la bicicleta y el transporte público, incluyendo la mejora de infraestructuras ciclistas y la expansión de servicios de bicicleta compartida.

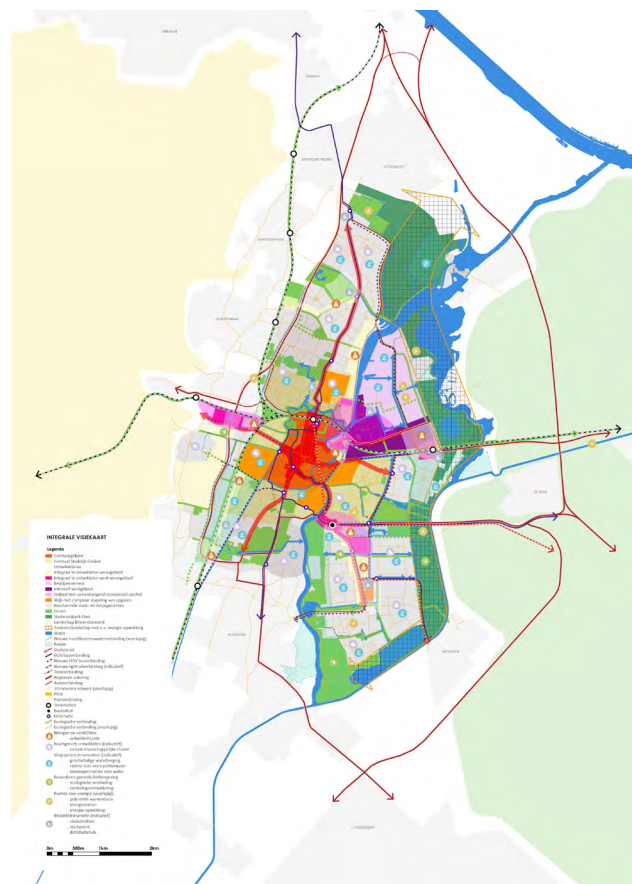
• Integración con el desarrollo urbano:

Coordinación de la estrategia de movilidad con proyectos de desarrollo urbano, asegurando que las nuevas áreas residenciales y comerciales estén bien conectadas y promuevan modos de transporte sostenibles.

Objetivos estratégicos:

- Reducción de la dependencia del automóvil:
Disminuir el uso de vehículos privados para

El mapa de visión integral



<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR724065>

trayectos cortos, promoviendo alternativas más sostenibles y saludables.

- Mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones: Contribuir a la disminución de la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Fomento de la cohesión social y la salud pública: Crear entornos urbanos más accesibles y seguros que promuevan la interacción social y el bienestar de los ciudadanos.

La implementación de una estrategia similar en Alcorcón podría fortalecer la autonomía de los barrios, reducir la dependencia del automóvil y mejorar la calidad de vida urbana. Adaptar el modelo de Haarlem permitiría a Alcorcón avanzar hacia una ciudad más sostenible y centrada en las personas, no obstante, debe estudiarse cuáles de los barrios del municipio tienen el potencial de acoger este tipo de iniciativas.

Elementos de proceso, financiación o gobernanza

Además de proyectos específicos, las metodologías y estructuras de trabajo implementadas en otras ciudades aportan marcos de acción que pueden enriquecer la Agenda Urbana de Alcorcón. Estos enfoques facilitan la colaboración transversal, la flexibilidad ante nuevos desafíos y la implicación activa de todos los agentes involucrados.

- En **Dos Hermanas** se llevó a cabo un mapeo de relaciones internas para identificar cuellos de botella y barreras de comunicación entre sus delegaciones, tras lo cual se constituyó una Comisión transversal responsable de supervisar. Este órgano reúne a jefes de unidad y personal técnico de distintas áreas; Alcorcón podría replicar este diagnóstico organizativo y establecer foros mixtos con representación de cada departamento para asegurar la cooperación interdepartamental.
- **Viladecans** articuló grandes “misiones” definiendo metas anuales detalladas y compartidas por el Ayuntamiento, empresas locales y organizaciones ciudadanas. Se publican informes de avance y se celebran sesiones de rendición de cuentas en las que todos los actores revisan resultados y ajustan estrategias; Alcorcón puede diseñar misiones propias, definir indicadores concretos y conformar un consejo multisectorial.
- **Halmstad** despliega un “plan vivo” por módulos temáticos (movilidad, vivienda, clima, patrimonio, etc.) que se actualizan de forma independiente con plazos y responsables propios. De este modo, cuando surge un cambio normativo o un nuevo estudio técnico, solo el módulo

afectado se revisa, evitando demoras en las demás áreas; Alcorcón podría adoptar este formato modular para revisar cada ámbito con rapidez y flexibilidad, sin necesidad de reformar el plan global ni esperar largos procesos.

- **Eskilstuna** opera un ciclo “rullande” de evaluación continua en el que, además de las revisiones tras cada elección, se programan talleres temáticos y análisis de datos para identificar desviaciones y proponer correcciones en tiempo real. Esta metodología ha permitido ajustar objetivos demográficos y ambientales en función de indicadores recientes; Alcorcón debería implementar revisiones regulares mediante comités mixtos de técnicos y políticos que colaboren en la redefinición de metas y proyectos.
- **Ulm** moviliza a sus empresas municipales para cofinanciar iniciativas de ciudad inteligente, aportando un porcentaje de sus ingresos y gestionando proyectos directamente junto con agencias federales. Gracias a esta fórmula se han activado infraestructuras sostenibles sin depender exclusivamente del presupuesto municipal; Alcorcón podría articular un modelo similar que aproveche los recursos de sus entidades públicas, combine fondos propios con subvenciones regionales y federales.

Integrar estos enfoques –coordinación transversal, misiones colaborativas, planificación modular, revisión permanente y cofinanciación pública– permitirá a Alcorcón no solo avanzar en sus proyectos, sino también consolidar un sistema de gobernanza ágil, resiliente y verdaderamente participativo, capaz de anticipar necesidades y mantener la Agenda Urbana siempre alineada con los retos y aspiraciones de sus habitantes.



4. Diagnóstico



En este apartado se recoge la síntesis del análisis desarrollado a través de una serie de Matrices DAFO vinculadas a los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española. El análisis DAFO consiste en la construcción de una matriz que organiza los factores en cuatro categorías:

	internos	externos
negativos	DEBILIDADES	AMENAZAS
positivos	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES

La formulación del Diagnóstico permite así la identificación de los potenciales, las necesidades y los activos del municipio en su realidad tanto interna como externa, lo cual servirá de base para la posterior elaboración del Plan de Acción de la Agenda Urbana de Alcorcón.



OE1. Territorio, paisaje y biodiversidad

Debilidades

- **Ocupación del territorio marcada por desarrollos aislados y fragmentados**, tanto en el municipio como en su entorno, que comprometen la compacidad y la eficiencia del modelo urbano.
- **Desarrollos pendientes del PGOU vigente** (PP-6, PP-8, PP-4, PP-5) con modelos poco conectados, baja densidad y grandes parcelas, que replican lógicas aisladas y muestran escasa capacidad de articularse con la ciudad consolidada.
- **Alta presión urbanística** que pone en riesgo la **protección del suelo no urbanizable**.
- **Hábitats fragmentados y baja conectividad ecológica, con un territorio marcado por barreras** como la A-5 y por piezas urbanas e industriales aisladas, que contribuyen a la pérdida de valor agrícola, paisajístico y ambiental, especialmente en el sector norte.
- **Degradación del suelo rústico** con retroceso de vegetación autóctona.
- **Escasa continuidad** entre el **núcleo urbano compacto, sus áreas verdes y zonas naturales**, interrumpida por las grandes infraestructuras de transporte (**A-5, tren y M-40**).
- **Falta de presencia del patrimonio natural en las valoraciones de los agentes**, reflejo de la desconexión de este con la ciudad.
- **Gobernanza intermunicipal débil** para coordinar la **sostenibilidad** y las infraestructuras verdes.
- **Canalización de arroyos** (Soto, Madre) que limita su uso como **corredores verdes**.
- **Proliferación de huertos urbanos irregulares** con construcciones improvisadas.
- **Biodiversidad reducida y poco adaptada al medio en el arbolado urbano**, con predominancia de cinco especies y un 30 % que presenta anomalías.
- **Desigual distribución del arbolado viario**, con concentración en zonas específicas.
- **Falta de regulación de zonas verdes privadas**, sobre todo en urbanizaciones recientes.
- **Bajo valor productivo del suelo agrícola**, de secano, con un **PIB agrario inferior a la media regional**.
- **Patrimonio cultural infrautilizado**, con baja valorización de elementos como la **Iglesia de Santa María o los Castillos de Valderas**.

Amenazas

- **El crecimiento metropolitano podría intensificar la presión sobre el suelo rústico**, con riesgo de pérdida o deterioro del suelo agrícola y de los corredores ecológicos del suroeste, incrementando la fragmentación ecológica y paisajística, especialmente en la franja norte.
- **Riesgo de consolidar un modelo expansivo que incremente la segregación territorial y ambiental** si los nuevos sectores no se diseñan con criterios de compacidad y conectividad ecológica.
- **Desarrollo metropolitano (Campamento, Desarrollos del Sureste) que pueda intensificar la presión** sobre los suelos no urbanizables del municipio.
- La **expansión logística sin control** podría consolidar un modelo disperso y de bajo valor añadido, reduciendo oportunidades para una reindustrialización innovadora e integrada con la ciudad.
- La **pérdida de conectividad ecológica** puede limitar la funcionalidad de la **infraestructura verde**.
- La falta de **restauración vegetal** y control de **huertos irregulares** puede intensificar la **degradación del paisaje rural**.
- La **protección supramunicipal insuficiente** deja vulnerables **espacios naturales estratégicos**.
- La **escasa proyección turística** del patrimonio cultural **desaprovecha su potencial económico**.
- La **baja inversión en restauración** compromete el mantenimiento de **zonas rurales y patrimoniales**.
- El **legado de suelos industriales contaminados** dificulta la reconversión urbana.
- La **competencia entre municipios** puede alentar **urbanizaciones dispersas y mal coordinadas**.

Fortalezas

- **PGOU vigente que identifica los valores paisajísticos y forestales** mediante categorías de protección del Suelo No Urbanizable.
- Parte significativa del término municipal **clasificada como Suelo No Urbanizable Protegido**, condiciona las posibilidades de expansión urbana, y refuerza el valor ambiental y estratégico de estos espacios.
- **Mantenimiento de espacios agrícolas y forestales** de valor al norte del municipio, con presencia de **vegetación y fauna autóctonas**.
- **Red de arroyos** (Soto, Madre, Majuelos...) con valor **hídrico y paisajístico**.
- Presencia de **siete vías pecuarias** que conectan zonas urbanas, rurales e industriales.
- Existencia de **acuíferos estratégicos**, como el de la **zona de la Canaleja**.
- **340 ha de zonas verdes** bien distribuidas entre parques urbanos y forestales.
- Amplia red de zonas verdes: **16 parques urbanos, 3 forestales y jardines interbloques**.
- El **Parque de las Presillas** funciona como **nodo ecológico emblemático**.
- **Valoración social positiva de los espacios naturales urbanos y periurbanos** (Las Presillas, pinar de URTINSA) como activos ambientales y de ocio.
- **Más de 67.000 árboles** contabilizados, de los cuales **58.000 son municipales**.
- **Plan de Arbolado Viario** en marcha, con inventario y directrices técnicas.
- Uso consolidado de **agua regenerada** (cubre el **70-80 %** del riego en grandes parques).
- **Refuerzo de plantilla de jardinería**: 10 nuevos efectivos y 20 más previstos.
- Existencia del **Centro Municipal de Recursos Naturales QUERCUS** que impulsa la sensibilización y participación ambiental.
- **Tradición alfarera local**, vinculada a las vetas de **arcilla** de la zona.

Oportunidades

- **Revisión del PGOU en curso**, alineada con la **Agenda Urbana Española** y con capacidad para integrar el Patrimonio Natural y Cultural.
- El **suelo rural** puede actuar como **conector ecológico metropolitano**.
- **Potencial de la multifuncionalidad del suelo no urbanizable**: biodiversidad, paisaje, ocio, mitigación climática.
- Las **vías pecuarias y la red de arroyos** pueden actuar como eje **vertebrador** de la red verde y azul.
- **Definición de una visión integrada para el sector norte del municipio**, para conjugar protección y articulación con la ciudad consolidada.
- **Presupuesto 2025** con dotación específica para reforzar la **infraestructura verde**.
- **Proyectos de escala regional como Arco Verde y Bosque Metropolitano** para la articulación de la Infraestructura Verde Territorial.
- Inversiones previstas para el **Corredor Verde del Ensanche Sur** y nuevas **conexiones estratégicas** (A-5, C-5, X-Madrid).
- Sistema de **espacios verdes públicos e interbloques** con potencial para configurar una Infraestructura Verde Urbana conectada y resiliente.
- **Regeneración y renovación de suelos industriales obsoletos** como nuevos polos **residenciales o económicos**.
- Oportunidad de promover una **ciudad compacta** mediante **densificación inteligente**.
- Disponibilidad de **fondos europeos** para financiar **estrategias y actuaciones de infraestructuras verdes**.
- **Incorporación de caminos históricos y rurales** al catálogo protegido permite **desarrollar rutas culturales y turísticas**.

OE2. Modelo urbano

Debilidades

- **Fragmentación interna del tejido urbano** por la presencia de grandes infraestructuras de transporte (A-5, M-50, R-5, vías del tren).
- **Los desarrollos recientes han seguido un modelo más disperso y desarticulado**, alejado del patrón compacto que históricamente ha caracterizado a Alcorcón, como se observa en áreas como Retamar, Campodón o Fuente Cisneros.
- **Estructura urbana heterogénea** que dificulta la integración funcional de barrios.
- **Espacios residuales** junto a infraestructuras viarias sin aprovechamiento efectivo.
- **Zonificación rígida y desequilibrada**, que obstaculiza el comercio de proximidad.
- **Excesiva especialización funcional** en barrios como **Ensanche Sur** o **Parque Oeste**, con escasa mezcla de usos.
- El P.I. **Ventorro del Cano** carece de conexión directa con la ciudad y presenta un **desarrollo desorganizado**.
- **Desajustes en la distribución territorial de equipamientos municipales**, con concentraciones en el casco y San José de Valderas frente a menores dotaciones en áreas como Ensanche Sur, Campodón o Montepríncipe, lo que dificulta un acceso equitativo en el conjunto del municipio.
- **Red de equipamientos envejecida y en muchos casos orientada según necesidades de los años 70 y 80**, lo que condiciona su adaptación a los actuales requerimientos de accesibilidad, multifuncionalidad o atención a colectivos específicos como mayores, infancia o población diversa.
- **Percepción de déficits dotacionales en ciertos barrios, con demandas específicas** de centros de salud e institutos en el Ensanche Sur, y centros de mayores en el norte.
- **Percepción extendida entre agentes vecinales y sociales respecto al deterioro del espacio público**, asociado a carencias en el mantenimiento y a una calidad urbana desigual entre barrios, impactando en la valoración ciudadana sobre la vida cotidiana y las condiciones de habitabilidad en el entorno urbano.
- **Falta de espacios públicos adaptados a personas mayores, en barrios con población envejecida** como San José de Valderas o Parque Ondarreta, señalada por entidades sociales.
- **Ausencia de criterios de género y de seguridad percibida en algunos espacios públicos**, destacada por entidades de género (espacios con poca iluminación, mobiliario inadecuado, etc.).
- **Mantenimiento desigual** de espacios verdes en comunidades no recepcionadas.
- **Polígonos industriales con instalaciones obsoletas**, sin servicios básicos adecuados y baja calidad ambiental.

Amenazas

- La **falta de planificación metropolitana** impide una **ordenación territorial coherente**.
- El **modelo radial centrado en Madrid** refuerza la fragmentación entre municipios.
- **Servidumbres aeronáuticas** pueden restringir la **edificabilidad** en zonas estratégicas.
- La **implantación inadecuada de usos** y la **percepción negativa** de polígonos puede desincentivar la **diversificación productiva** y provocar **deslocalización de PYMES**.
- Una **supervisión institucional limitada** sobre los impactos derivados de ciertas actividades industriales podría derivar en **tensiones sociales y ambientales**, y **aumentar el riesgo de deterioro progresivo en algunos entornos** si no se adoptan medidas correctoras adecuadas.
- La **competencia municipal** por nuevos desarrollos puede **debilitar la posición de Alcorcón**.
- **Temor por parte del tejido vecinal a que el desarrollo de nuevos sectores periféricos priorice atraer población externa**, descuidando la regeneración del casco consolidado, y generando dinámicas de segregación interna.
- **Falta de medidas sociales** en la regeneración urbana puede generar **gentrificación y desplazamientos**.
- La **expansión urbana descontrolada** puede contribuir al **abandono de los centros tradicionales**.
- **Falta de incentivos privados y trabas administrativas** ralentizan la revitalización urbana.

Fortalezas

- **Estructura urbana consolidada en el casco histórico**, que aporta centralidad, densidad y concentra buena parte de los servicios, generando una vida urbana activa.
- **Valoración positiva por parte de asociaciones vecinales y entidades locales del modelo compacto y mixto existente**, que facilita la vida de barrio, la cercanía a equipamientos y una identidad local fuerte.
- **Barrios con identidad propia**, como Prado de Santo Domingo o Parque Oeste, que integran **usos mixtos**.
- **Red diversa y relativamente completa de equipamientos municipales** (educativos, culturales, sanitarios y deportivos), que cumplen globalmente los ratios dotacionales.
- Presencia de **grandes equipamientos** estratégicos como el **CREAA** o el **campus universitario de la Universidad Rey Juan Carlos**.
- Polígonos como **URTINSA** y **San José de Valderas** han incorporado **usos mixtos** compatibles con entornos residenciales.
- Red consolidada de **parques emblemáticos**: Las Presillas, Los Castillos, Prado de Santo Domingo.
- **Cinco ERRP** en barrios vulnerables que priorizan **rehabilitación integral**.
- **Ayudas municipales** para edificios sin ascensor incluso fuera de áreas prioritarias.
- **Experiencias innovadoras en accesibilidad y regeneración**, adaptadas a tejidos consolidados.
- **Locales municipales reutilizados** para promover **comercio de proximidad y usos sociales**.
- **Suelo público en polígonos** con potencial para **regeneración productiva y funcional**.
- Alcorcón destaca por su **actividad comercial** en el suroeste de la Comunidad de Madrid.
- Potencial para **reconvertir infraestructuras obsoletas en equipamientos cívicos y culturales**.

Oportunidades

- La **revisión del PGOU** permite integrar **sostenibilidad, mixtura funcional y equidad territorial**, garantizando un crecimiento compacto y conectado que priorice la regeneración frente a la expansión descontrolada.
- **Transformación de suelos industriales** en nuevos **polos residenciales o dotacionales**.
- **Experiencias piloto** en barrios vulnerables pueden **replicarse** en otras zonas.
- La **regeneración urbana** puede vincularse al **empleo verde** y la **dinamización económica local**.
- **Reorientar la red de equipamientos de proximidad para adaptarla a nuevas demandas sociales y consolidar un modelo territorial más equilibrado**: atención a población envejecida, desarrollo de centros multifuncionales, refuerzo de servicios de conciliación e infancia en barrios con menor cobertura.
- Revisión de **alineaciones, cesiones y aprovechamientos** puede desbloquear proyectos clave.
- **Diseño urbano inclusivo y biodiverso** aplicable a nuevas urbanizaciones y rehabilitaciones.
- **Refuerzo de servicios de jardinería** y mejora el mantenimiento de las zonas verdes.
- **Nuevas conexiones peatonales y ciclables** pueden suturar **barrios segregados**.
- La **identidad local** (gastronomía, cultura) puede **impulsar la revitalización urbana**.
- **Sector norte del municipio**, con un **40 % del suelo aún sin urbanizar**, es una **reserva estratégica** de suelo.
- **Perspectiva de género incorporada** en políticas urbanas mediante auditorías con UPM y ONU-Hábitat.
- **Fondos estatales y europeos** que ofrecen financiación para **rehabilitación y eficiencia energética**.
- Participación en **redes internacionales** que fortalezca el perfil de Alcorcón como **ciudad intermedia innovadora**.

OE3. Cambio climático

Debilidades

- **Coordinación fragmentada** entre Salud, Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad frente al reto climático.
- **Falta de planificación integral** (PAESC o Plan de Adaptación) que articule una hoja de ruta común.
- **Ausencia de normativa específica** para reconocer y proteger **refugios climáticos** o zonas de descanso.
- **Falta de soluciones técnicas** para **sombrear y drenar plazas duras** sin afectar a los aparcamientos subterráneos.
- **Carencia de señalización y mantenimiento** de senderos saludables y corredores verdes.
- **Falta de datos locales integrados** sobre salud urbana y exposición climática.
- Red peatonal con **baja calidad ambiental**: poca sombra, obstáculos, escasa accesibilidad, detectado también por asociaciones vecinales y de mayores.
- **Percepción de mantenimiento insuficiente de parques y arbolado**, que afecta a su función climática y de confort.
- **Homogeneidad del arbolado** (5 especies concentran el 71 %), lo que **limita** la resiliencia frente a enfermedades o estrés hídrico.
- **Escasez de espacios públicos resilientes**, especialmente en plazas y zonas asfaltadas.
- **Inexistencia de indicadores ambientales estables** para evaluar la efectividad de las medidas climáticas.
- **Contaminación atmosférica**: el transporte genera el **71 % de las emisiones locales**.
- **Contaminación acústica severa** en la **A-5, M-50** y viario urbano, especialmente por la noche.
- **Escasez de huertos urbanos** dentro del municipio; se recurre a los de **Fuenlabrada**.

Amenazas

- El **aumento sostenido de temperaturas** (2,1 °C desde 1985) **podría intensificar** los impactos en salud y biodiversidad.
- La **variabilidad de precipitaciones** y fenómenos extremos **podría complicar** la gestión hídrica y de emergencias.
- La **frecuencia creciente de olas de calor y lluvias torrenciales** podría provocar vulnerabilidad urbana crónica.
- El **riesgo de inundación** en zonas como el Arroyo de la Canaleja **podría aumentar** sin infraestructuras adaptadas.
- La **falta de planificación metropolitana** **podría limitar** la capacidad de respuesta climática coordinada.
- La **exposición acumulada a contaminación atmosférica y acústica** podría agravar vulnerabilidades de salud.
- **Riesgo de rechazo social si las estrategias climáticas (como zonas de bajas emisiones) no van acompañadas de medidas compensatorias** o pedagógicas, según algunas entidades.
- La **fragmentación ecológica** del sistema verde **podría dificultar** la mitigación efectiva del cambio climático.
- La ausencia de indicadores de seguimiento podría impedir la evaluación del impacto real de las acciones climáticas.
- El **retraso en la implementación de medidas estructurales** **podría consolidar** patrones urbanos poco resilientes.

Fortalezas

- **Visión integral** municipal que **vincula** educación, normativa e infraestructura verde.
- **Participación educativa** activa a través del **Protocolo del Buero** con centros de secundaria.
- **Innovación tecnológica** con fotobiorreactores que **capturan CO₂ y generan biomasa**.
- Red de **alumbrado LED** preparada para la **sensorización ambiental** en tiempo real.
- **Zona de Bajas Emisiones** en proceso de implementación en todo el municipio.
- **Protección activa de entornos escolares** con medidas de movilidad y calidad ambiental.
- **Infraestructura verde consolidada**, con más de **67.000 árboles**, y en expansión mediante un Plan de Arbolado Viario con criterios técnicos de resiliencia.
- **Uso del agua regenerada** para cubrir hasta el **80 % del riego** en grandes parques.
- **Refugios climáticos urbanos existentes**, con sombra, vegetación y agua reciclada.
- **Corredores verdes y paseos saludables** ya presentes, con potencial de adaptación climática.
- **Interés vecinal** en que las zonas verdes urbanas y periurbanas funcionen como espacios de regulación climática y socialización.
- **Experiencias piloto de huertos urbanos** bien acogidas por distintos grupos de edad.
- Participación en **redes internacionales** (ONU-Hábitat) que posicionan a Alcorcón como referente en sostenibilidad urbana.
- Presencia de **zonas verdes emblemáticas** como Las Presillas y Prado de Santo Domingo.
- **Alto valor otorgado por la ciudadanía y asociaciones a espacios naturales periurbanos** como Las Presillas o el pinar de URTINSA
- **Revisión del PGOU** en curso, que puede integrar criterios de **mitigación y adaptación climática**.

Oportunidades

- **Establecer coordinación interdepartamental permanente** para garantizar coherencia y continuidad de las políticas climáticas.
- **Consolidar un enfoque integral** entre educación, infraestructura y normativa climática.
- **Desarrollar un centro de recursos naturales** como espacio pedagógico y comunitario.
- **Fasear la Zona de Bajas Emisiones** con refuerzo de la **monitorización ambiental continua**.
- **Ampliar la red de sensores IoT** para capturar variables ambientales y emitir **alertas climáticas**.
- **Priorizar la plantación de arbolado resiliente** en plazas duras y aparcamientos.
- **Introducir pérgolas vegetadas** y estructuras de sombra de baja intervención.
- **Señalizar y equipar senderos saludables** con infraestructura accesible e informativa.
- **Desarrollar corredores verdes interconectados** entre barrios, parques y zonas periurbanas.
- **Extender huertos urbanos comunitarios**, promoviendo educación ambiental y bienestar social.
- **Ampliar la red de refugios climáticos** en bibliotecas, centros cívicos y parques con mobiliario confortable.
- **Demandas sociales sobre mejorar el confort climático del espacio público** (más sombra, arbolado diverso y espacios de estancia) alineadas con la posibilidad de extender los refugios climáticos y rediseñar plazas duras
- **Aprovechar financiación histórica** (Next Generation EU, fondos estatales y regionales) para acción climática.
- Fusionar las agendas **verde y digital** para una resiliencia inteligente y basada en datos.

OE4. Gestión de recursos y economía circular

Debilidades

- **Capacidad limitada de la red eléctrica**, que dificulta el despliegue de cargadores y **comunidades energéticas**.
- **Bajo rendimiento en la recogida de residuos orgánicos** (2,63 kg/hab.) y de vidrio (13,91 kg/hab.), claramente por debajo de la media nacional y autonómica.
- Necesidad de **mejorar la limpieza viaria**, especialmente en zonas afectadas por **excrementos de animales**.
- **Difusión insuficiente** de las iniciativas municipales entre la **ciudadanía**, con bajo impacto de campañas educativas.
- Existencia de **espacios de gestión privada** (parques no recepcionados) **sin regulación clara**, lo que complica su mantenimiento.
- **Consumo hídrico elevado** en parques acuáticos que funcionan como **refugios** climáticos en contexto de sequía creciente.
- **Carencia de planta propia de tratamiento** de biorresiduos, lo que limita la autonomía en valorización.
- **Poca implicación del tejido empresarial** en proyectos circulares fuera del polígono de Urtinsa.
- **Percepción de injusticia y rechazo social a la tasa de basuras**, al vincularse al valor catastral y no a criterios de generación o reciclaje, lo que reduce su potencial como instrumento para fomentar hábitos circulares.

Fortalezas

- **Consumo eléctrico per cápita** inferior a la media regional: 2.599 kWh/hab. (vs. 3.274 en la CAM).
- Promoción activa de **comunidades energéticas**, con proyectos piloto en el **polígono Urtinsa**.
- **Red LED inteligente** que permite sensorización y mejora de la **eficiencia urbana**.
- Uso consolidado de **agua regenerada** para el 70-80 % del riego en grandes parques, reduciendo la presión hídrica.
- Gestión pública de residuos a través de **ESMASA**, con rutas optimizadas y recogida selectiva.
- Liderazgo nacional en **reciclaje textil**: primer municipio en recogida de ropa y calzado.
- Proyectos piloto en **compostaje comunitario** con composteras activas en distintos barrios.
- Proyecto de **fotobiorreactores** que capturan CO₂ y generan agua fertilizada.
- Fuerte compromiso institucional con la **economía circular** y articulación transversal con áreas de **salud, movilidad y educación ambiental**.
- **Tejido consolidado de pymes y comercio local**, clave para fomentar dinámicas circulares de proximidad.
- Impulso de una **reindustrialización sostenible**, conectando economía circular y recuperación urbana.

Amenazas

- **Aumento de la presión normativa** estatal y europea sobre la recuperación de residuos y sostenibilidad.
- **Intensificación de sequías** y descenso de precipitaciones que afecta a la gestión **hídrica** y al mantenimiento de zonas verdes.
- **Vulnerabilidad de la masa de agua subterránea** (Madrid-Guadarrama-Manzanares 030-011) por riesgo de contaminación por nitratos.
- **Alta dependencia de combustibles fósiles** en movilidad y consumo energético poco eficiente en el parque edificado.
- **Modelo logístico urbano** que implica **altos consumos de recursos** y genera poco retorno en circularidad.
- **Volatilidad del mercado secundario** (textil, vidrio, orgánico) generaría dificultades en el largo plazo.
- **Competencia territorial por inversiones** circulares con otros municipios.
- **Dependencia de otras localidades** para el tratamiento de residuos, con un coste ambiental y logístico asociado.
- **Resistencia social** o institucional ante nuevas normativas y transformaciones estructurales.
- Riesgo de que la percepción ciudadana negativa sobre el mantenimiento y limpieza degrade el apoyo social a políticas ambientales más ambiciosas.

Oportunidades

- **Expansión del modelo de comunidad energética** en barrios y polígonos con participación ciudadana.
- Impulso a la **rehabilitación energética** y al autoconsumo con asesoramiento técnico desde la Oficina de la Energía.
- Cierre del **anillo de agua regenerada** para garantizar autosuficiencia hídrica.
- Mejora de la red de saneamiento con **fondos del Plan Sanea**.
- **Puesta en marcha de la planta de tratamiento** de biorresiduos con potencial para crear un laboratorio de innovación en residuos.
- Ampliación de **puntos limpios móviles** y campañas de difusión mejoradas.
- **Escalado del compostaje comunitario** y formalización de convenios de corresponsabilidad en parques vecinales.
- Creación de un **operador energético público-ciudadano** como instrumento de lucha contra la **pobreza energética**.
- Posibilidad de usar **contratación pública** verde para activar el mercado de productos circulares.
- Potencial de la innovación (Ayuntamiento, Universidad, ESMASA) para optimizar servicios como el mantenimiento y recogida de residuos (aplicaciones de incidencias, sensorización), mejorando la eficiencia de la gestión ambiental.

OE5. Movilidad sostenible

Debilidades

- **Alta motorización** (518 coches/1.000 hab.) y **baja ocupación de vehículos** (65 % con un solo ocupante).
- **Congestión crónica** en ejes como **M-406** y **calle Argentina**, con más de **25.000 vehículos diarios**.
- **Presión de tráfico y aparcamiento** en polígonos industriales por usos **no previstos** (residencial, comercial).
- **Déficit estructural de aparcamiento**, especialmente en el casco antiguo y en **San José de Valderas**.
- **Escasez de plazas PMR** y **paradas de taxi**, lo que afecta a la **equidad modal**.
- **Infraestructura peatonal desigual**, sin sombra, señalización adecuada, mobiliario urbano e importantes barreras generadas por las grandes infraestructuras.
- **Percepción social de baja frecuencia del autobús urbano**, especialmente en barrios más envejecidos.
- Escasa **conexión entre transporte público y áreas productivas**, como el **Polígono de Industrias Especiales**.
- **Red ciclista limitada** (22 km), sin continuidad ni jerarquía funcional, y generadora de conflictos con el peatón.
- **Plan de Señalización Ciclista** (2010) sin implementar.

Fortalezas

- Existencia de un **PEMU aprobado**, con diagnóstico integral y enfoque sostenible, pero que debe ser actualizado y mejorado en el corto plazo.
- **Accesibilidad regional e internacional**, gracias a conexiones con **A-5, M-50, M-406, R-5, M-506** y proximidad al **aeropuerto**.
- **Red pública consolidada**: 3 estaciones de Cercanías, 6 de Metro, 2 de Metro Ligero, 26 líneas interurbanas y 7 urbanas.
- **Alta frecuencia de trenes** (hasta cada 3 minutos en hora punta).
- **Sistemas de gestión inteligente del tráfico**: semáforos priorizados, sensores, cámaras LPR.
- **Compromiso institucional con la movilidad eléctrica** (convenio CAM-IBIL).
- **Implantación de ZBE** en entornos escolares.
- **Reducción de CO₂**: -32 % entre 2008 y 2012.
- **Experiencias piloto exitosas**: plaza-escuela en **CEIP Jesús Varela**.
- **Escala urbana favorable** para una ciudad **caminable y una red peatonal estructurada**, reconocido por los agentes.
- Programas como **"Paseos Cardiosaludables"** y **senderos urbanos**.

Amenazas

- **Conectividad radial deficiente**, con escasa relación intermunicipal (Móstoles, Leganés) y **alta dependencia del vehículo privado**.
- **PMUS desactualizado** (2015), sin capacidad de adaptación a los retos actuales.
- La **resistencia social al cambio modal** y la consolidación de infraestructuras radiales pueden frenar transformaciones estructurales y **perpetuar la fragmentación territorial**.
- La **falta de transporte público competitivo**, unida al desajuste entre servicios y residencia, **refuerza la dependencia del coche**.
- La **demanda decreciente del transporte interurbano** compromete su viabilidad.
- La **contaminación ambiental y la siniestralidad vial** podrían mantenerse **sin políticas activas de pacificación y seguridad**.
- La **fragmentación interna y la escasa intermodalidad** dificultan el acceso a oportunidades y la transición hacia una ciudad de proximidad.
- La **infrautilización de infraestructuras como las plazas de EMGIASA** agrava la presión vial.

Oportunidades

- Despliegue total de la **ZBE** para fomentar movilidad activa y electrificada.
- Avance hacia la **ciudad de 15 minutos** con servicios accesibles localmente.
- **Demanda social de reforzar la movilidad peatonal y ciclista con infraestructuras de calidad y conexiones seguras**, especialmente para acceder a equipamientos y entre barrios.
- Ejecución del **Plan BiciAlcorcón** y expansión del **sistema público de bicicletas**.
- Integración de **plataformas digitales**: carsharing, gestión del aparcamiento, apps de movilidad.
- Coordinación de la red peatonal con la **Infraestructura Verde: Corredor Verde Sur, Arco Verde, corredores urbanos**.
- Creación de **aparcamientos disuasorios** en puntos estratégicos.
- **Suturar barrios fragmentados** mediante pasarelas y caminos.
- Profundizar en la **movilidad con enfoque de género y cuidados a través de estudios con enfoque de género (UPM, ONU-Hábitat)**.
- Aumento del **teletrabajo**, que reduce los desplazamientos obligados.

OE6. Cohesión social

Debilidades

- Alto **envejecimiento poblacional**, especialmente en San José de Valderas y Parque Lisboa.
- Eje **Centro-Parque Lisboa** vulnerable, con deterioro urbano en la **Avenida de Leganés**.
- **Pérdida de comercio de proximidad** por desplazamiento hacia grandes superficies.
- **Limitaciones habitacionales en edificación antigua**, especialmente en San José de Valderas.
- **Parte de la población con bajo nivel educativo** (14,1 % con estudios primarios o inferiores).
- **Renta per cápita y PIB inferiores a la media autonómica** en sectores productivos clave.
- **Déficits en la red educativa pública**: ratios altas, escasez de plazas en FP y Educación Infantil.
- **Persistente brecha digital en mayores**, que limita su autonomía.
- **Falta de accesibilidad y estacionamiento reservado** en viviendas y espacios públicos.
- **Tejido asociativo debilitado** por falta de relevo generacional y baja participación pospandemia.
- **Sensación de abandono del tejido asociativo**, que expresa falta de apoyo municipal, agotamiento y baja utilidad percibida de las asociaciones, lo que agrava el problema de falta de relevo generacional.
- **Equipamientos socioculturales obsoletos** y poco adaptados a nuevas necesidades.

Amenazas

- **Envejecimiento acelerado** por la llegada de la generación del baby boom.
- Alcorcón registra la **media demográfica más envejecida** de la Comunidad de Madrid.
- **Creciente soledad no deseada** entre personas mayores.
- **Precio elevado de la vivienda**, el más alto del sur metropolitano.
- **Alta densidad poblacional** que sobrecarga servicios públicos.
- **Desigualdad territorial y exclusión social**, con riesgo de segregación residencial.
- **Aislamiento institucional** y físico del P.I. Ventorro del Cano, sin legalización ni servicios.
- **Brechas de género persistentes**: menor acceso a puestos directivos, penalización por conciliación.
- **Problemas de seguridad y delincuencia** no abordados de forma coordinada.
- **Falta de políticas activas que prevengan procesos de exclusión y guetificación**.
- **Incipiente incremento de tensiones sociales derivadas de discursos que culpabilizan a colectivos migrantes** por la saturación de recursos o el acceso a ayudas.
- La **brecha digital** amplifica desigualdades sociales.
- **Impacto desigual de crisis económicas** y aumento del coste de vida.
- **Desigualdades persistentes en el uso del espacio público** perpetúan exclusión social.

Fortalezas

- **Diversidad cultural** con un 20 % de población migrante y un 37,8 % con estudios superiores.
- **Indicadores económicos positivos:** renta disponible, PIB municipal y tasa de desempleo mejores que el promedio del sur metropolitano.
- **Amplia población en edad laboral** (30–64 años) y crecimiento estable en afiliación a la Seguridad Social.
- **Presencia del campus universitario URJC** y de la plataforma de innovación Alcorcón Impulsa, que articula la colaboración entre instituciones, empresas y ciudadanía.
- **Red educativa sólida**, con 13 escuelas infantiles, programas de idiomas y excelencia.
- **Oferta municipal de salud comunitaria** (ZBE, RECS, Plan Local de Salud, Paseos Cardiosaludables, Plan de Drogodependencias).
- **Enfoque de salud colectiva** ligado al espacio público, la actividad física y el bienestar integral.
- **Ciudad Amiga de la Infancia y de las Personas Mayores**, con espacios intergeneracionales como el Centro Salvador Allende
- Dispositivos consolidados para **atención a la violencia de género, soledad, salud mental y teleasistencia inteligente**.
- **Amplia red de centros culturales, bibliotecas y espacios juveniles** como el Centro Joven "Yolanda González".
- **Políticas juveniles** con dimensión digital, servicios de asesoría integral y actividades de ocio y deporte alternativo.
- **Participación ciudadana estructurada** mediante consejos ciudadanos en vías de activaciones.

Oportunidades

- El envejecimiento puede impulsar **relaciones intergeneracionales** y el uso de políticas como el Plan Permuta.
- La **creciente diversidad cultural** permite fortalecer la cohesión intercultural, anticipando procesos de integración (11,7 % de población extranjera).
- **Reconocimiento social de la diversidad cultural como activo**, y planteamiento de iniciativas que la visibilicen y celebren (p. ej. un parque de las culturas, ferias, mercados), para fomentar la convivencia.
- **Planes locales de salud y juventud** con diagnósticos participativos permiten identificar necesidades sociales específicas.
- **Programa ADA con 803 viviendas dotacionales** para colectivos vulnerables, y alojamientos híbridos con enfoque de género.
- **Participación en proyectos** como "Ciudades que se superan" y acuerdos con ONU-Hábitat, que refuerzan la **agenda feminista y de derechos**.
- Campañas como "Buenos propósitos 2025" y "Diabetes estigma 0" **promueven salud e inclusión desde edades tempranas**.
- **Renovación de enfoques educativos** para vincular centros escolares con la comunidad local.
- **Impulso de espacios comunitarios** y procesos participativos para apropiación ciudadana del espacio urbano.
- **Promoción de espacios intergeneracionales y actividades comunitarias** para reforzar redes de cuidado y cohesión.
- Posibilidad de **combinar infraestructura física y programas sociales** como base de una cohesión efectiva.
- **Financiación específica** en agendas públicas para inclusión social y cuidados.

OE7. Modelos productivos y economía urbana

Debilidades

- **Estructura empresarial muy atomizada**, con más del 56 % de empresas de menos de 50 trabajadores.
- **Polígonos industriales deteriorados**, obsoletos y con infraestructuras antiguas.
- **Percepción de la necesidad de desarrollo de nuevo suelo** para el impulso de la economía local.
- **Baja calidad de servicios urbanos en áreas industriales:** limpieza, transporte público, seguridad, accesibilidad.
- **Discontinuidad del tejido productivo** y presión del uso residencial, que desplaza actividades industriales.
- **Baja representatividad del sector industrial** en el empleo local (solo 8,8 %).
- **Falta de conexión efectiva entre el tejido económico local, la universidad, el ayuntamiento y los sindicatos.**
- **Mercado laboral envejecido**, con solo el 14,7 % de afiliación menor de 30 años y un 37,9 % mayor de 50.
- **Alta temporalidad en la contratación**, especialmente en servicios.
- **Ausencia de una estrategia de marketing urbano** y débil coordinación con municipios del sur.
- **Fuerte competencia turística de Madrid**, que limita la atracción de visitantes.
- **El CREEA está desconectado** del relato identitario local y del tejido cultural.
- **Falta de visibilización y conexión** entre centros culturales y rutas temáticas escasamente señalizadas.

Amenazas

- **Empleo local vulnerable a los ciclos económicos**, con el 80 % del paro concentrado en servicios.
- **Alta competencia territorial** para captar inversión y empresas.
- **Dificultad para retener talento joven** y cualificado ante el escaso dinamismo urbano.
- **Obsolescencia tecnológica en polígonos**, frente a nuevos desarrollos de municipios vecinos.
- **Riesgo de quedar rezagados** frente a exigencias regulatorias vinculadas a sostenibilidad y economía circular.
- **Fuerte presencia de grandes superficies comerciales**, que compiten con el comercio local.
- **Riesgo de falta de integración de los nuevos desarrollos** en la economía y el tejido urbano existente.
- **Presión del tejido residencial sobre el industrial**, que limita su expansión.
- **Dependencia del sector logístico**, que compromete la diversificación económica.
- **Fuga de talento cualificado**, que reduce el retorno local de la inversión educativa.
- **Atracción de Madrid en empleo e inversión**, que debilita la base económica local.
- **Economía local poco diversificada** y vulnerable a shocks externos.
- **Desajuste entre competencias laborales disponibles** y las necesidades de la economía del conocimiento.

Fortalezas

- **Ubicación estratégica**, cercana a Madrid y bien conectada.
- **Tradición empresarial consolidada**, con casi 14.400 unidades productivas.
- **Disponibilidad de suelo industrial** y espacios aún urbanizables.
- **Presencia de asociaciones empresariales** y sectoriales activas.
- **Alta afiliación femenina al empleo** (49,8 %) y participación destacada en nuevas contrataciones (56,6 %).
- **Ecosistema de apoyo** al emprendimiento dinamizado por el IMEPE.
- **Servicios municipales especializados** (IMEPE, ESMASA) con capacidad para proyectos de empleo, economía circular, energías limpias y modernización urbana.
- **Campus de Ciencias de la Salud (URJC)** como ancla para empresas de biotecnología, salud e innovación.
- **Alianzas estratégicas** con redes de actores como la RECI y la Red Innpulso.
- **Estrategia de turismo local basada en reciclaje creativo**, salud y el museo del vidrio.
- **Equipamientos con potencial turístico**: Museo del Vidrio, CREEA, Ciudad Deportiva.
- **Red de centros culturales municipales**, con programación diversa, accesible y comunitaria.
- **Diversidad temática en la oferta cultural local**: teatro participativo, danza contemporánea, cómic, infantil.
- **Potencial del comercio de proximidad** y los mercados municipales.
- **Experiencia local en programas de emprendimiento y formación laboral**.

Oportunidades

- **Modernización y regeneración integral** de polígonos industriales.
- **Rehabilitación del casco histórico** como eje de dinamización patrimonial y económica.
- **Expansión del Ecomercado** para promover consumo responsable y comercio de proximidad.
- **Alianzas con universidades** y centros de investigación en salud, tecnología y urbanismo.
- **Economía digital como motor de atracción** de inversión, innovación y talento.
- **Impulso de la economía circular**, liderado por ESMASA con proyectos de revalorización y energías limpias.
- **Espacios forestales urbanos** como herramienta de compensación climática empresarial.
- **Desarrollo de un centro de I+D en reciclaje orgánico** asociado a la planta de valorización.
- **Estrategia de marketing urbano** centrada en la identidad local y la cooperación sur metropolitana.
- Consolidación de Alcorcón como **Puerta del Sur de Madrid dentro del sistema metropolitano**.
- **Red coordinada de centros culturales** (CREEA, Museo del Vidrio, Ciudad Deportiva) articulada con rutas turísticas temáticas.
- Puesta en valor de la **calidad de vida residencial como atractivo para captar talento**.
- **Capital humano y ecosistema universitario** propicios para transitar hacia una **economía del conocimiento**.
- **Creación de ecosistemas de innovación**, living labs y polos de desarrollo en áreas industriales.
- **Fondos europeos y estatales** para modernización industrial y startups, con proximidad a entornos innovadores.

OE8. Vivienda

Debilidades

- **Parque residencial envejecido**, con baja eficiencia energética, escasa accesibilidad y conservación deficiente.
- **Más de 13.000 viviendas en edificios sin ascensor**, concentrados entre construcciones de los años 60 a 80.
- **Accesibilidad deficiente en zonas comunes** y estancias clave de muchas viviendas antiguas.
- **Cambios de uso irregulares en áreas industriales** como Ventorro del Cano.
- **Incremento pronunciado de precios de compra y alquiler**, por encima del IPC autonómico.
- **Déficit de vivienda asequible** para población joven, con riesgo de expulsión hacia municipios periféricos.
- **Percepción social de gran dificultad de acceso a la vivienda**, recogida en asociaciones vecinales, culturales y entidades sociales, que identifican la falta de vivienda asequible como principal problema.
- **Carencia de alojamientos temporales** (albergues, pisos de acogida) para urgencias habitacionales.
- **Presión inmobiliaria sobre el parque urbano**, que encarece el suelo y deslocaliza pymes.
- Mercado tensionado con los precios más elevados del sur metropolitano (2.098 €/m²), y ausencia de **declaración de Zona de Mercado Tensionado**, al no aplicarse la Ley estatal de Vivienda en la Comunidad de Madrid.
- **Temor expresado por el tejido social a que los nuevos desarrollos atiendan principalmente a demanda externa**, sin resolver las necesidades de la población local ni fomentar la regeneración de los barrios consolidados.
- **Limitaciones normativas a nivel regional** para la generación de un parque de vivienda asequible permanente en el tiempo.
- **Incapacidad del Plan Vive** para dar respuesta a las necesidades de vivienda asequible.

Amenazas

- **Evolución del mercado inmobiliario con incrementos de precios por encima de los ingresos**, aumentando las dificultades de acceso a jóvenes y familias con rentas medias o bajas.
- **Futura pérdida progresiva del parque asequible incluso en un contexto de construcción de nueva vivienda**, debido a la normativa autonómica que limita la duración de la protección de la vivienda pública.
- **Riesgo de orientación de futuros desarrollos residenciales hacia la demanda externa**, aumentando el desequilibrio interno.
- **Riesgo de que el desarrollo de nuevas áreas residenciales no se articule con la regeneración de los barrios consolidados**, manteniendo o ampliando brechas en calidad residencial, accesibilidad y dotación de servicios
- **Elevada demanda metropolitana los procesos de crecimiento del área sur de Madrid** que pueden presionar los suelos urbanizables de Alcorcón.
- **Falta de instrumentos innovadores o de colaboración eficaz entre administraciones** para movilizar vivienda vacía o activar nuevos modelos de gestión.
- **Envejecimiento progresivo de la población y la reducción del tamaño medio de los hogares** pueden incrementar la inadecuación del parque inmobiliario existente, al no ajustarse a las nuevas demandas de tipología, accesibilidad y servicios asociados.

Fortalezas

- **Ensanche Sur con diseño basado en criterios sostenibles**, y más de 7.000 viviendas protegidas.
- **Futuro desarrollo de Retamar de la Huerta** contempla la construcción de algo más de 3.500 viviendas, de las cuales aproximadamente un 32% se destinará a régimen de protección pública.
- **Presencia de programas de rehabilitación activos (ERRP)** en barrios vulnerables como San José de Valderas, Hogar 68, Torres Bellas y Virgen de Iciar.
- **Plan Especial de Mejora de la Accesibilidad**, con normativa específica para instalación de ascensores.
- **Disponibilidad de suelo público y parcelas dotacionales que permite impulsar proyectos residenciales innovadores**, como vivienda asistencial, alojamientos híbridos con enfoque de género y nuevos equipamientos que combinen usos sociales y habitacionales.
- Iniciativa legislativa municipal para declarar **Zona de Mercado Tensionado**, alineada con el contexto nacional.
- **Plan Permuta intergeneracional**, que facilita el acceso joven a la vivienda y permite el envejecimiento en casa.
- **Elevado compromiso institucional** con la vivienda protegida en nuevos desarrollos urbanísticos.
- **Consulta previa del programa ADA**, con 803 apartamentos de alquiler para colectivos vulnerables.

Oportunidades

- **Revisión del planeamiento en curso** que puede priorizar la creación de un parque de vivienda asequible.
- **Sector norte del municipio con potencial para un desarrollo residencial y productivo equilibrado**, bajo principios de desarrollo sostenible y protección del mediambiente, y con diversidad generacional, social y tipológica.
- **Existencia de programas y disponibilidad de suelo que permiten activar vivienda asequible** en el corto y medio plazo: nuevos modelos residenciales, alojamientos dotacionales híbridos, etc.
- **Cesión del aprovechamiento municipal en nuevos desarrollos** para materializarlo directamente en vivienda pública.
- **Posibilidades de articular operaciones de rehabilitación energética con programas de alquiler asequible**: derecho de tanto, cesión temporal.
- **Apertura a figuras como las housing associations**, ante la futura regulación estatal, que faciliten nuevas fórmulas de colaboración público-privada para vivienda asequible.
- **Vinculación entre política habitacional y salud urbana** mediante la coordinación interdepartamental.
- **Impulso de la vivienda pública como vía para fijar y atraer población joven** y fortalecer la cohesión intergeneracional.
- **Planificación estratégica del eje Santo Domingo–Retamas**, que abre oportunidades para desarrollar vivienda junto a equipamientos y soluciones de movilidad sostenible.

OE9. Transición digital

Debilidades

- **Dependencia de financiación externa** (Next Generation, PRTR) para sostener proyectos clave.
- **Brecha digital persistente**, especialmente en mayores y colectivos vulnerables: falta de dispositivos, conexión estable o competencias digitales.
- **Baja madurez tecnológica** en algunos servicios municipales, que obliga a modernizar desde cero.
- **Falta de integración** entre nuevas plataformas digitales y sistemas tradicionales.
- **Inercia de sistemas administrativos** organizados en **silos**, poco interoperables.
- **Escasa retención de talento tecnológico** en la administración local, por falta de perfiles o condiciones competitivas.
- **Comunicación interna débil entre departamentos**, que limita la implementación transversal de soluciones digitales.
- Las **limitaciones presupuestarias** podrían dificultar el mantenimiento y evolución de la infraestructura.
- **Déficit de cobertura digital**, presencia de torres eléctricas y escasa dotación pública en zonas industriales.

Fortalezas

- **Compromiso político** sostenido con la transformación digital como proyecto estratégico de ciudad.
- **Despliegue de infraestructura digital avanzada**: red IoT, gemelo digital, sistema semafórico inteligente.
- **Avances en administración electrónica**: sede operativa, firma digital móvil, automatización por IA.
- **Estrategia contra la brecha digital**, con formación gratuita y kioscos digitales.
- **Plataformas de participación ciudadana digital** como Consul, WhatsApp, redes sociales o apps.
- **Gobernanza de datos avanzada**, con la Mesa del Dato y cumplimiento del RGPD.
- **Alianzas estratégicas** con la Universidad Carlos III y la Fundación Universidad-Empresa.
- **Reconocimientos institucionales**: "Ciudad de la Ciencia y la Innovación" y vicepresidencia de la RECI.
- **Cobertura digital sobresaliente**, superior a la media regional (4G, 5G, FTTH).
- **Apoyo a la digitalización empresarial**: talleres en IA, IoT, gemelos digitales y fondos europeos.

Amenazas

- El **rezago digital** puede limitar la competitividad futura del municipio frente a otros entornos más avanzados.
- La **resistencia al cambio organizacional** en algunos departamentos o en la ciudadanía menos digitalizada podría frenar el despliegue de herramientas digitales.
- La **ciberseguridad** representa un desafío creciente ante el volumen de datos y servicios críticos digitalizados.
- La **fragmentación de competencias** entre administraciones podría obstaculizar la interoperabilidad o generar solapamientos normativos.
- La **velocidad del cambio tecnológico** podría dejar obsoletos los sistemas implantados si no se actualizan con agilidad.
- La **falta de talento digital** o la alta competencia por perfiles técnicos podría comprometer la implementación de proyectos innovadores.
- El **exceso de dependencia de soluciones externas** (tecnológicas o de consultoría) podría limitar la autonomía y adaptación local.
- **Falta de percepción ciudadana del potencial de la digitalización más allá de los trámites y la reducción de la brecha digital**, lo que puede limitar el apoyo social a transformaciones profundas.

Oportunidades

- **Gobierno del dato para anticipar necesidades** demográficas (atención al envejecimiento, cambios familiares), gestionar mejor los servicios básicos y priorizar el mantenimiento.
- **Acceso a financiación** europea y nacional para IA, sostenibilidad digital y ciudades inteligentes.
- **Creciente demanda social de servicios digitales** más eficientes, accesibles y personalizados.
- Desarrollo de una **economía del conocimiento**, con atracción de empresas tecnológicas e innovadoras.
- **Proximidad a polos de innovación** y alineación con la S3 CAM.
- **Posibilidad de liderar proyectos piloto** en red con la RECI o la Red Inpulso.
- Creación de una **plataforma de datos urbanos** centralizada como infraestructura digital básica.
- Desarrollo de una **estrategia de Smart City** que transforme también la gobernanza local.
- Uso de la **tecnología para fomentar gobierno abierto y co-creación ciudadana**.
- **Alta conectividad local**, sin grandes limitaciones técnicas para desplegar soluciones avanzadas.

OE10. Instrumentos, gobernanza y calidad democrática

Debilidades

- **Sensación generalizada de desconfianza y frustración con la participación**, percibida como excesivamente institucional y poco operativa, y necesitada de nuevos espacios y formatos.
- **Consejos de Participación de Distrito poco activos** y con escasa proyección pública, ámbito clave sobre el que enfocar esfuerzos de mejora y reactivación.
- **Tejido asociativo envejecido y debilitado**, con riesgo de perderse por falta de relevo generacional y escaso apoyo municipal.
- **Comunicación municipal, basada en redes sociales, aún no es suficiente para acercar de forma efectiva a la ciudadanía**, especialmente entre aquellos colectivos que requieren canales más directos, accesibles o presenciales.
- **Administración municipal dependiente de estudios externos** ante la carencia de capacidad técnica propia.
- **Instrumentos tradicionales de planificación rígidos y poco adaptables** a nuevas realidades urbanas.
- **La coordinación interdepartamental** sujeta a mejoras para la implementación de políticas transversales.

Fortalezas

- **La ciudadanía y las entidades perciben positivamente el arraigo y la identidad de barrio**, que pueden ser base para reconstruir la confianza y la participación si se fomenta una implicación municipal más activa.
- **La participación destacada en el II Foro Urbano de España** posiciona al municipio en debates nacionales sobre desarrollo sostenible.
- **El compromiso político local refuerza la participación ciudadana** como eje de sostenibilidad y toma de decisiones.
- **Estructuras de gobernanza transversal** puede romper dinámicas sectoriales (silos).
- **La oficina de sugerencias y reclamaciones** dispone de capacidad de análisis para retroalimentar procesos institucionales.
- **El tejido asociativo**, especialmente deportivo y comercial, mantiene una interlocución fluida con la administración.
- **La organización de eventos comunitarios** con alta participación fortalece el vínculo entre ciudadanía y administración.
- **Existen programas activos de salud mental y prevención de la soledad** coordinados con la Comunidad de Madrid.
- Se aplica **tecnología innovadora** (BIM, sensórica) en el ámbito deportivo.
- Proceso de activación de la plataforma digital Consul en **marcha** mediante contratación externa.

Amenazas

- La prolongación de dinámicas actuales podría incrementar el **desapego cívico y la desconfianza hacia la institución**, frenando transformaciones clave.
- La **falta de una propuesta oficial de ordenación territorial** por parte de la Comunidad de Madrid podría dificultar la articulación metropolitana.
- **El desajuste entre prioridades empresariales y estrategias públicas** podría limitar la eficacia de las políticas locales.
- La **escasa coordinación con la Comunidad de Madrid** podría restringir el impacto de las estrategias municipales.
- La **persistencia de marcos normativos rígidos** podría dificultar la adaptación a retos emergentes.
- La **insuficiencia de recursos financieros** podría comprometer la implementación de planes ambiciosos.
- La **complejidad competencial** entre niveles de gobierno podría entorpecer la acción coordinada.
- La **polarización política** podría obstaculizar la construcción de consensos estratégicos.

Oportunidades

- **Coordinación de iniciativas, planes e instrumentos simultáneos para la consolidación de una estrategia integrada y efectiva:** Agenda Urbana, Revisión PGOU, Ciudades que se superan, Urbanismo de Género.
- **Participación municipal en Comunidades de Práctica, redes europeas, programas de formación y alianzas con expertos nacionales e internacionales** para el aprendizaje institucional.
- **Colaboración intermunicipal** para la apertura de nuevas vías de integración regional.
- **Despliegue y coordinación de espacios de participación:** Consejos de Participación en Juntas de Distrito, organizaciones deportivas, Consejo de sabios y sabias
- **Existencia de fondos específicos** para modernizar la gestión pública y avanzar en transformación digital.
- **Sinergias con universidades y centros de investigación** para impulsar la transferencia de conocimiento.
- **La adopción de modelos “plan vivo”** facilita una planificación flexible y modular.



Ayuntamiento de Alcorcón



paisaje transversal
escuchar y transformar la ciudad