

# Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcorcón

## DIAGNOSIS

Octubre de 2025

Ayuntamiento de Alcorcón

Concejalía de Transición Ecológica, Movilidad, Educación y Medio Ambiente



DOYMO





# Índice

1. INTRODUCCIÓN13
  - 1.1 Antecedentes13
  - 1.2 Marco Normativo14
    - 1.2.1 Marco normativo europeo14
    - 1.2.2 Marco normativo nacional14
    - 1.2.3 Marco Autonómico18
    - 1.2.4 Marco local19
2. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y TERRITORIALES23
  - 2.1 Introducción al municipio23
  - 2.2 Población y caracterización24
    - 2.2.1 Densidad de población28
    - 2.2.2 Movimientos migratorios y población extranjera28
    - 2.2.3 Nuevos desarrollos previstos30
    - 2.2.4 Caracterización de barrios prioritarios31
  - 2.3 Renta32
  - 2.4 Motorización34
    - 2.4.1 Tasa de vehículos eléctricos36
    - 2.4.2 Caracterización del censo de vehículos de Alcorcón37
  - 2.5 Actividad socioeconómica39
    - 2.5.1 Actividad económica39
    - 2.5.2 Equipamientos45
3. MOVILIDAD GLOBAL50
  - 3.1 Introducción metodológica50
  - 3.2 Relaciones de movilidad52
  - 3.3 Distribución modal de residentes53
    - 3.3.1 Por barrios54
    - 3.3.2 Por motivo de los viajes57
  - 3.4 Movilidad de no residentes58
4. MOVILIDAD PEATONAL62



- 4.1 Oferta peatonal62
  - 4.1.1 La red básica62
  - 4.1.2 La proporción de espacio destinada al peatón64
  - 4.1.3 La accesibilidad65
- 4.2 Demanda peatonal67
- 4.3 Programas de fomento de rutas peatonales y la salud69
- 5. MOVILIDAD CICLISTA70
  - 5.1 La red ciclista70
  - 5.2 Aparcabicis73
    - 5.2.1 Puntos de anclaje74
    - 5.2.2 Aparcabicis seguros74
  - 5.3 Demanda ciclista76
    - 5.3.1 Análisis de demanda con Strava77
- 6. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO79
  - 6.1 Precio de abonos80
  - 6.2 Análisis de la oferta de transporte público80
    - 6.2.1 Transporte público urbano80
    - 6.2.2 Transporte público interurbano82
    - 6.2.3 Transporte público metro y metro ligero85
    - 6.2.4 Transporte público cercanías87
  - 6.3 Análisis de la demanda de transporte público88
    - 6.3.1 Demanda transporte público en autobús urbano89
    - 6.3.2 Demanda transporte público en autobús interurbano89
    - 6.3.3 Demanda transporte público en cercanías90
    - 6.3.4 Demanda transporte público en metro91
- 7. MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO93
  - 7.1 Análisis de la oferta de la red viaria93
    - 7.1.1 Red primaria y vías principales93
    - 7.1.2 Red básica urbana94
  - 7.2 Análisis de la demanda del tráfico97
    - 7.2.1 Intensidad de tráfico97
    - 7.2.2 Nivel de servicio108
    - 7.2.3 Caracterización del parque circulante110



- 7.3 Seguridad vial113
    - 7.3.1 Análisis por tipo de accidente113
    - 7.3.2 Análisis por fecha de suceso115
  - 8. APARCAMIENTO117
    - 8.1 La oferta de aparcamiento117
      - 8.1.1 Oferta de aparcamiento público117
      - 8.1.2 Oferta aparcamiento privado122
      - 8.1.3 Oferta foránea de aparcamiento y PMR125
      - 8.1.4 Aparcamientos disuasorios128
      - 8.1.5 Puntos de recarga de vehículos eléctrico130
      - 8.1.6 Carga y descarga para la distribución urbana de mercancías (DUM)131
    - 8.2 La demanda de aparcamiento135
      - 8.2.1 Déficit infraestructural de aparcamiento135
      - 8.2.2 Aforos de aparcamientos disuasorios de Cercanías136
      - 8.2.3 Déficit / superávit de aparcamiento total en Alcorcón139
  - 9. CALIDAD AMBIENTAL142
    - 9.1 Descripción de los contaminantes142
    - 9.2 Calidad del aire144
      - 9.2.1 Marco normativo y objetivos de calidad del aire144
      - 9.2.2 Red de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid146
      - 9.2.3 Grado de cumplimiento de los objetivos de calidad del aire148
    - 9.3 Emisiones contaminantes153
    - 9.4 Exposición al ruido156
      - 9.4.1 Marco normativo y objetivos de calidad acústica157
      - 9.4.2 Mapa Estratégico de Ruido (MER) de la aglomeración de Alcorcón158
  - 10. PARTICIPACIÓN CIUDADANA160
- ANEXO 1. INDICADORES168
- ANEXO 2. MODELIZACIÓN DEL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL DEL TRÁFICO: CALIDAD DEL AIRE Y RUIDO180
- Modelo de dispersión de contaminantes atmosféricos emitidos por el tráfico rodado180
- Mapa de ruido asociado al tráfico185



## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

- Ilustración 1. Límites administrativos y división censal de Alcorcón. Fuente: elaboración propia.23
- Ilustración 2. Distribución de la población Alcorcón (2000-2021). Fuente: INE24
- Ilustración 3. Población de Alcorcón por barrios, en 2024. Elaborado con datos del INE.25
- Ilustración 4. Distribución de la población menor de 20 años. Fuente: Padrón Continuo 2024 (INE).26
- Ilustración 5. Distribución de la población entre 20 y 64 años. Fuente: Padrón Continuo 2024 (INE).26
- Ilustración 6. Distribución de la población mayor de 64 años. Fuente: Padrón Continuo 2024 (INE).27
- Ilustración 7. Densidad de población de Alcorcón por barrios, en 2024. Elaborado con datos del INE.28
- Ilustración 8. Composición de la población extranjera de Alcorcón por nacionalidad. Fuente: Padrón Continuo 2024 (INE).29
- Ilustración 9. Saldo migratorio de Alcorcón en los últimos años. Fuente: Padrón Continuo 2023 (INE).29
- Ilustración 10. Tasa de migración de Alcorcón a lo largo de los años. Fuente: Padrón Continuo 1988-2021 (INE).30
- Ilustración 11. Plano de desarrollo de Retamar de la Huerta. Fuente: COOPEROPEN.ORG31
- Ilustración 12. Renta media anual por barrios. Fuente: INE33
- Ilustración 13. Evolución de la proporción de población con carné de conducir.35
- Ilustración 14. Proporción de población con carné de conducir.35
- Ilustración 15. Número de vehículos censados en Alcorcón, por barrios. Elaborado con datos de la DGT y el INE.36
- Ilustración 16. Modos de propulsión del parque vehicular censado en Alcorcón, en 2023. Elaborado con datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).37
- Ilustración 17. Composición del parque vehicular censado en Alcorcón (2022). Elaborado con datos de la DGT38
- Ilustración 18. Distintivo ambiental del parque circulante censado en Alcorcón (2022). Elaborado con datos de la DGT38
- Ilustración 19. Proporción de empresas de Alcorcón inscritas en el DIRCE en 2024 según su actividad y nº de ocupados. Fuente: NOME CALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).39
- Ilustración 20. Comercios en Alcorcón. Elaborado con datos de NOME CALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).41



- Ilustración 21. Hostelería (HORECA) en Alcorcón. Elaborado con datos de NOMECALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).42
- Ilustración 22. Empresas industriales y logísticas en Alcorcón. Elaborado con datos de NOMECALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)44
- Ilustración 23. Oficinas en Alcorcón. Elaborado con datos de NOMECALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)45
- Ilustración 24. Equipamientos en Alcorcón. Elaborado con datos de NOMECALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).48
- Ilustración 25. Distribución de la situación laboral de los participantes51
- Ilustración 26. Distribución del nivel de estudios de los participantes51
- Ilustración 27. Conteo del lugar donde se han realizado las encuestas. Fuente: encuestas a viandantes52
- Ilustración 28. Distribución de los viajes en función de su origen y destino52
- Ilustración 29. Distribución modal global de Alcorcón54
- Ilustración 30. Distribución territorial de los viajes de origen.55
- Ilustración 31. Viajes realizados en el interior del barrio o núcleo urbano55
- Ilustración 32. Distribución modal según el tipo de movilidad56
- Ilustración 33. Principales motivos de los desplazamientos.57
- Ilustración 34. Reparto modal según los motivos de desplazamiento.58
- Ilustración 35. Distribución de viajes de no residentes según tipo de vehículo usado. Fuente: encuestas a viandantes58
- Ilustración 36. Frecuencia de viajes según número de ocupantes. Fuente: encuestas a viandantes59
- Ilustración 37. Distribución de los desplazamientos en función de los motivos de viaje. Fuente: encuestas a viandantes.59
- Ilustración 38. Conteo del número de viajes que se han realiza en función de su frecuencia. Fuente: encuestas a viandantes60
- Ilustración 39. Distribución del lugar de aparcamiento de los encuestados. Fuente: encuestas a viandantes61
- Ilustración 40. Distribución del tiempo de aparcamiento. Fuente: encuestas a viandantes61
- Ilustración 41. Red básica peatonal de Alcorcón.63
- Ilustración 42. Accesibilidad de la red básica en función del ancho de aceras.67



- Ilustración 43. Demanda Peatonal Alcorcón. Fuente: Strava.68
- Ilustración 44. Señalética referente al paseo cardiosaludable circular en el Parque de la Paz.69
- Ilustración 45. Carril bici en la Ronda Naciones Unidas. Fuente: Google Maps.70
- Ilustración 46. Acera bici de la calle África y Avenida Móstoles. Fuente: Google Maps.71
- Ilustración 47. Red ciclista de Alcorcón.72
- Ilustración 48. Indisciplina de aparcamiento en aparcabicis.74
- Ilustración 49. Aparcabicis inteligentes instalados en Alcorcón. Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón.75
- Ilustración 50. Dotación de aparcabicis en Alcorcón.75
- Ilustración 51. Ubicación del aforo ciclista en Puerta del Sur76
- Ilustración 52. Ubicación del aforo en Alcorcón Central76
- Ilustración 53. Número de bicicletas mensuales a partir de los aforadores. Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón77
- Ilustración 54. Demanda de infraestructura ciclista. Fuente: Strava.78
- Ilustración 55. Plano de la Red de Transportes de Alcorcón. Fuente. CRTM.79
- Ilustración 56. Esquema y horarios de la línea L1 de autobuses urbanos.81
- Ilustración 57. Esquema y horarios de la línea L2 de autobuses urbanos.81
- Ilustración 58. Esquema y horarios de la línea L3 de autobuses urbanos.82
- Ilustración 59. Itinerario de las líneas de autobús urbano de Alcorcón. Fuente: CRTM.82
- Ilustración 60. Itinerario de las líneas de autobuses interurbanos de Alcorcón.84
- Ilustración 61. Ubicación de las estaciones de metro y metro ligero y su radio de cobertura.86
- Ilustración 62. Líneas con parada en Alcorcón y las paradas.87
- Ilustración 63. Ubicación de las estaciones de cercanías y su radio de cobertura.88
- Ilustración 64. Reparto modal del transporte público en Alcorcón89
- Ilustración 65. Evolución de la demanda de viajeros de cercanías en la ciudad de Alcorcón. Fuente: Instituto Estadístico de Madrid90
- Ilustración 66. Evolución de la demanda por estación. 2014-2024. Fuente: CTRM.91
- Ilustración 67. Demanda por estación. 2025 (Enero – Agosto). Fuente: CTRM.92
- Ilustración 68. Clasificación de la red viaria de Alcorcón.94
- Ilustración 69. Red básica urbana de carreteras de Alcorcón.95



- Ilustración 70. Capacidad viaria de la red básica urbana de carreteras de Alcorcón.96
- Ilustración 71. Intensidad media horaria (IMH) del flujo vehicular en hora punta de la mañana en un día laborable en Alcorcón.97
- Ilustración 72. Intensidad media horaria (IMH) del flujo vehicular en hora punta de la tarde en un día laborable en Alcorcón.98
- Ilustración 73. Tráfico diario típico en la carretera M-40699
- Ilustración 74. Tráfico diario típico en Av. San Martín de Valdeiglesias.100
- Ilustración 75. Tráfico diario típico en Av. Primero de Mayo.101
- Ilustración 76. Tráfico diario típico en Av. de la Libertad.102
- Ilustración 77. Tráfico diario típico en Av. de los Castillos.103
- Ilustración 78. Tráfico diario típico en Av. Leganés.104
- Ilustración 79. Tráfico diario típico en Av. Móstoles.105
- Ilustración 80. Tráfico diario típico en C/ Polvoranca.106
- Ilustración 81. Tráfico diario típico en C/ Industrias.107
- Ilustración 82. Nivel de servicio de la red viaria básica de Alcorcón en horas punta.109
- Ilustración 83. Ejemplo de captura de matrícula en Av. Primero de Mayo.110
- Ilustración 84. Ubicación de los puntos de medida de cámaras de lectura de matrículas (LPR).110
- Ilustración 85. Composición del parque circulante de Alcorcón en función del distintivo ambiental DGT.111
- Ilustración 86. Composición del parque circulante de Alcorcón en función de la categoría vehicular.111
- Ilustración 87. Composición del parque circulante de Alcorcón en función del distintivo ambiental DGT de cada categoría vehicular.112
- Ilustración 88. Evolución de los accidentes por tipo de caída, vuelco o salida de vía. Fuente: Policía Local de Alcorcón.113
- Ilustración 89. Evolución de los accidentes por tipo de choque o colisión. Fuente: Policía Local de Alcorcón.114
- Ilustración 90. Evolución de los accidentes por tipo de atropello. Fuente: Policía Local de Alcorcón.115
- Ilustración 91. Número de accidentes mensuales en el periodo 2021-2025. Fuente: Policía Local de Alcorcón.116



- Ilustración 92. Número de accidentes diarios por cada día de la semana en el periodo 2021-2025.  
Fuente: Policía Local de Alcorcón116
- Ilustración 93. Aparcamiento en calzada pública por tipo de estacionamiento.118
- Ilustración 94. Aparcamiento en superficies de acceso público.120
- Ilustración 95. Número de plazas de aparcamiento privado en Alcorcón, por barrios. Elaborado con datos de la Dirección General del Catastro.123
- Ilustración 96. Plazas de aparcamiento privado por vivienda en Alcorcón (estimación por construcción con viviendas y agregación por barrios). Elaborado con datos de la Dirección General del Catastro.124
- Ilustración 97. Ubicación de los aparcamientos disuasorios. Fuente: PMUS 2015128
- Ilustración 98. Plano del desarrollo del aparcamiento disuasorio de Parque Lisboa129
- Ilustración 99. Ubicación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos en Alcorcón131
- Ilustración 100. Principales áreas de carga y descarga en el casco urbano de Alcorcón.133
- Ilustración 101. Principales áreas de carga y descarga en el casco urbano de Alcorcón.134
- Ilustración 102. Distribución por barrios de los comercios cubiertos por zonas de carga y descarga.134
- Ilustración 103. Distribución por barrios de los establecimientos HORECA cubiertos por zonas de carga y descarga.135
- Ilustración 104. Oferta-demanda de aparcamiento privado por barrios136
- Ilustración 105. Aparcamiento disuasorio de Alcorcón Central a las 8:00. Fuente: elaboración propia.137
- Ilustración 106. Aparcamiento disuasorio de Las Retamas sur (izquierda) y norte (derecha) a las 8:00. Fuente: elaboración propia137
- Ilustración 107. Aparcamiento disuasorio de San José de Valderas a las 8:00. Fuente: elaboración propia.138
- Ilustración 108. Evolución de las plazas ocupadas a lo largo de un día laborable tipo. Fuente: trabajo de campo.138
- Ilustración 109. Déficit / superávit de aparcamiento total en Alcorcón por barrios.140
- Ilustración 110. Estaciones de medición de la calidad del aire de la zona de evaluación Aglomeración Sur (ES1309), de la Red de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid.147
- Ilustración 111. Ubicación de la estación de medición de la calidad del aire de Alcorcón (ES1890A), perteneciente a la Red de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid.147



Ilustración 112. Media anual de NO<sub>2</sub> en la zona de evaluación Aglomeración Urbana Sur, en los últimos cinco años.148

Ilustración 113. Media anual de PM<sub>2,5</sub> en la zona de evaluación Aglomeración Urbana Sur, en los últimos cinco años.150

Ilustración 114. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) por sectores en Alcorcón. Fuente: Inventario de emisiones a la atmósfera de la Comunidad de Madrid. Período 1990-2022.153

Ilustración 115. Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en 2022 por sectores en Alcorcón. Fuente: Inventario de emisiones a la atmósfera de la Comunidad de Madrid.154

Ilustración 116. Evolución de las emisiones de Contaminantes Atmosféricos en Alcorcón. Fuente: Inventario de emisiones a la atmósfera de la Comunidad de Madrid. Período 1990-2022.154

Ilustración 117. Emisiones de Contaminantes Atmosféricos en Alcorcón en 2022 por sectores. Fuente: Inventario de emisiones a la atmósfera de la Comunidad de Madrid.155

Ilustración 118. Emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) en Alcorcón por sectores. Fuente: Inventario de emisiones a la atmósfera de la Comunidad de Madrid. Período 1990-2022.156

Ilustración 119. Emisiones de partículas finas en suspensión (PM<sub>2,5</sub>) en Alcorcón por sectores. Fuente: Inventario de emisiones a la atmósfera de la Comunidad de Madrid. Período 1990-2022.156

Ilustración 120. Nivel de presión sonora equivalente durante el período nocturno (Ln; entre las 23 y las 7 horas), medido en decibelios con ponderación A (dBA), y población afectada. Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón (2013). Mapa Estratégico de Ruido (MER) de la Aglomeración de Alcorcón.159



## ÍNDICE DE TABLAS

- Tabla 1. Producto Interior Bruto Municipal de Alcorcón por sectores económicos. Fuente: INE, 202234
- Tabla 2. Empresas de Alcorcón inscritas en el DIRCE en 2024. Fuente: NOMEALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).39
- Tabla 3. Equipamientos en Alcorcón. Fuente: NOMEALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).47
- Tabla 4. Número de encuestas respondidas por grupo de edad y sexo.50
- Tabla 5. Reparto modal por tipos de transporte de la población de Alcorcón, 202553
- Tabla 6. Proporción de espacio destinada al peatón por barrios.65
- Tabla 7. Líneas urbanas de transporte público de Alcorcón.80
- Tabla 8. Líneas interurbanas de autobús de Alcorcón83
- Tabla 9. Capacidad viaria por carril según la jerarquía viaria.96
- Tabla 10. Plazas de aparcamiento en calzada por barrio.119
- Tabla 11. Algunos de los parkings de acceso público con mayor capacidad de Alcorcón.121
- Tabla 12. Plazas de aparcamiento distribuidas en superficies de acceso público, por barrios:122
- Tabla 13. Evolución de las plazas PMR en Alcorcón y su adaptación. Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón126
- Tabla 14. Reservas y plazas de PMR en Alcorcón y su grado de adaptación. Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón127
- Tabla 15. Puntos de recarga de vehículos eléctricos en Alcorcón130
- Tabla 16. Plazas ocupadas de los diferentes aparcamientos disuasorios. Fuente: trabajo de campo propio137
- Tabla 17. Déficit / superávit de aparcamiento total en Alcorcón por barrios.139
- Tabla 18. Objetivos de calidad del aire. Fuentes: Real Decreto 102/2011, Organización Mundial de la Salud (OMS, 2021) y Directiva UE 2024/2881.145
- Tabla 19. Estaciones de calidad del aire de la zona de evaluación Aglomeración Urbana Sur (ES1309) y sus parámetros de medición. Fuente: Red de Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid.148
- Tabla 20. Grado de cumplimiento de los objetivos de NO<sub>2</sub> en la zona de evaluación Aglomeración Urbana Sur (Comunidad de Madrid).149



Tabla 21. Grado de cumplimiento de los objetivos de  $PM_{2,5}$  en la zona de evaluación Aglomeración Urbana Sur (Comunidad de Madrid).150

Tabla 22. Media anual de  $PM_{2,5}$  en la zona de evaluación Aglomeración Urbana Sur (Comunidad de Madrid), descontando los aportes de PM sahariano. Fuente: Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad. Informes anuales sobre la calidad del aire en la Comunidad de Madrid.151

Tabla 23. Grado de cumplimiento de los objetivos de  $O_3$  en la zona de evaluación Aglomeración Urbana Sur (Comunidad de Madrid).152

Tabla 24. Tabla . Objetivos de calidad acústica por índices de ruido. Fuente: Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.157



# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1 Antecedentes

El municipio de Alcorcón í dispone actualmente de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), aprobado en 2015, que sirvió como documento de diagnóstico y de propuestas iniciales en materia de movilidad. Sin embargo, la evolución normativa, social y ambiental de la última década hace necesaria su actualización.

### a) Motivos externos

- **Obligación legal de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE):** La Ley de Cambio Climático y Transición Energética (2021) establece que los municipios de más de 50.000 habitantes deben implantar ZBE, necesariamente integradas en un PMUS actualizado.
- **Nuevas normativas de tráfico:** La reforma del Reglamento General de Circulación (RD 970/2020) fijó límites de velocidad a 30 km/h en calles con un único carril por sentido y a 20 km/h en vías de plataforma única, obligando a replantear la jerarquía viaria.
- **Objetivos europeos y nacionales:** Tanto el Pacto Verde Europeo como la Estrategia de Movilidad Sostenible y Conectada 2030 marcan metas ambiciosas de reducción de emisiones, descarbonización del transporte y fomento de la movilidad activa.
- **Planes regionales:** La Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid (Horizonte 2030) también condiciona la movilidad urbana en municipios como Alcorcón.

### b) Motivos internos

- **Obsolescencia del PMUS de 2015:** Las guías del IDAE y de la Comisión Europea (ELTIS) recomiendan revisiones cada 6-8 años, por lo que la vigencia del documento anterior está agotada.
- **Cambios urbanos y demográficos:** El crecimiento poblacional, el desarrollo del Ensanche Sur y el aumento de la motorización (más de 88.000 vehículos en 2014 según el PMUS previo) han transformado las pautas de movilidad.
- **Integración con nuevas planificaciones:** Alcorcón dispone de documentos como el Plan de Mejora de la Calidad del Aire 2013-2016 y su adhesión al Pacto de Alcaldes por el Clima, que requieren coherencia con el PMUS.
- **Demanda social:** El proceso participativo del PMUS de 2015 mostró una fuerte preocupación ciudadana por el transporte público, la seguridad vial y la movilidad ciclista. Por lo que se hace necesario dar continuidad y actualizar estas propuestas del PMUS vigente.
- **Agenda local de sostenibilidad:** El Ayuntamiento, a través de la Concejalía de Transición Ecológica y Movilidad, ha reforzado el compromiso con la reducción de emisiones y la mejora de la calidad ambiental, lo que hace imprescindible disponer de un nuevo marco estratégico en movilidad.



## 1.2 Marco Normativo

### 1.2.1 Marco normativo europeo

#### Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008

Relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Dicha directiva ha sido modificada por la Directiva 2015/1480 de la Comisión de 28 de agosto de 2015. Los umbrales de calidad del aire planteados en estas directivas son de obligado cumplimiento y se recogen en los objetivos del presente plan.

#### Libro Blanco “Transporte 2050” de la Comisión Europea (2011)

En este documento se plasman, entre otros, los siguientes objetivos en materia de movilidad:

- Descarbonización del transporte. Supone reducir a la mitad para 2030 el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano y eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050. También se plantea conseguir que la logística urbana, en 2030, esté fundamentalmente libre de emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Visión 0 muertos para el año 2050.
- Establecimiento de procedimientos y mecanismos de apoyo financiero a nivel europeo para preparar auditorías de movilidad urbana.
- Desarrollar un marco validado para la tarificación vial urbana y planes de restricción de acceso y sus aplicaciones, incluido un marco jurídico, operativo y técnico validado que abarque las aplicaciones de vehículos e infraestructura.

### 1.2.2 Marco normativo nacional

#### La Ley 2/2011 de 4 marzo, de Economía Sostenible

En ella se definen los objetivos de la política de movilidad sostenible. El presente plan asume en su totalidad esos objetivos frontales:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, de la salud y seguridad de los ciudadanos, y, a la eficiencia de la economía.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, y, facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes públicos y colectivos y también de otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.



### Ley 7/2021, de 20 de mayo de 2021, de cambio climático y transición energética

Esta ley se adhiere a las reducciones comprometidas en el marco de actuación en materia de energía y clima de la U.E. Para alcanzarlo, la ley contempla las siguientes medidas en movilidad urbana:

- La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima establecerá para el año 2030 objetivos de incorporación de vehículos con nulas o bajas emisiones directas de CO<sub>2</sub> en el parque nacional de vehículos según sus diferentes categorías.
- En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que antes del 2040 sean vehículos con emisiones de 0gCO<sub>2</sub>/km
- Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible, no más tardar de 2023, que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:
  - El establecimiento de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023.
  - Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables. Así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
  - Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
  - Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
  - Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga
  - Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida
  - Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles
  - El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire, cuando sea necesario, alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, según normativa vigente en materia de calidad del aire.
  - Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.



### Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre

Según el cual se modifica el Reglamento General de Circulación. El objetivo de la reforma es generar un nuevo modelo de seguridad vial que permita rebajar en un 50 por ciento los fallecidos y heridos graves durante la próxima década, en consonancia con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud.

El Reglamento General Circulación modifica la velocidad en las ciudades: 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación, 50 km/h en vías de 2 o más carriles por sentido y 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada. Este cambio normativo se ha de acompañar de un cambio morfológico del viario para que estas limitaciones sean efectivas.

El Reglamento General de Vehículos define los vehículos de movilidad personal y prohíbe su circulación por vías interurbanas, travesías, aceras, túneles urbanos y autovías y/o autopistas que transcurran dentro de poblado y deberán disponer de un certificado de circulación. Así, también se ha de garantizar el ordenamiento municipal a esta nueva regulación.

### Estrategia de Seguridad Vial (2011-2020)

Propone abarcar la seguridad vial en los Planes de Movilidad Sostenible. En concreto, la estrategia establece 11 áreas de acción con su misión correspondiente:

- Educación y formación: Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías.
- Comunicación: Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial.
- La norma y su cumplimiento: Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma
- Salud y seguridad vial: Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico.
- Seguridad en los vehículos: Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad.
- Infraestructura e ITS: Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor
- Zona urbana: Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables.
- Empresa y transporte profesional: Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo.
- Víctimas: Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico.
- Investigación y gestión: Más y mejor información para proporcionar un tratamiento del conocimiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial.
- Coordinación y participación: Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes.

### Plan de Infraestructuras, Transportes y Viviendas PITVI (2012-2024)

Entre sus objetivos destacan los siguientes por lo que se refiere a la movilidad:

- Mejorar la eficiencia y competitividad del Sistema global del transporte optimizando la utilización de las capacidades existentes.
- Promover la movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con respeto al medio ambiente.
- Promover la integración funcional del Sistema de transporte en su conjunto mediante un enfoque intermodal.



Por lo que se refiere a las acciones destacan las siguientes:

- Plan Global de Cercanías: actuaciones en línea y estaciones. Se incluye el Plan Global de Cercanías de Madrid.
- Integración urbana del ferrocarril
- Actuaciones viarias en el ámbito urbano y metropolitano. Las actuaciones viarias del Ministerio de Fomento en el medio urbano y metropolitano deben tener como objetivo prioritario poner en marcha las medidas que favorezcan la intermodalidad.

### Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del MITMA

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada se estructura en nueve ejes, que se desarrollan a través de líneas de actuación y medidas concretas, existiendo diversos grupos de trabajo horizontales en el MITMA trabajando en ellos:

- Eje 1: Movilidad para todos.
- Eje 2: Nuevas Políticas Inversoras.
- Eje 3: Movilidad Segura.
- Eje 4: Movilidad de Bajas Emisiones.
- Eje 5: Movilidad Inteligente.
- Eje 6: Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes.
- Eje 7: Conectando Europa y Conectados al Mundo.
- Eje 8: Aspectos Sociales y Laborales.
- Eje 9: Evolución y Transformación del MITMA.

### Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030

El PNIEC persigue una reducción de un 23% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990. La actualización del PNIEC a 2023-2020 incorpora objetivos más ambiciosos en reducción de emisiones (32 % respecto a 1990) y generación renovable (81 %) para 2030, ya oficialmente adoptada y con evaluación ambiental estratégica concluida.

### Ley de Movilidad Sostenible

Recién aprobada por el Congreso, esta ley reconoce la movilidad como un derecho de toda la ciudadanía y como un elemento de cohesión social. Establece la obligación de las administraciones en velar por incentivar y promover las soluciones de movilidad más sostenibles, priorizando la movilidad activa (a pie y en bici) y el transporte público colectivo (pirámide invertida de movilidad sostenible).

La ley trata de dar alternativas atractivas al vehículo privado tanto en el ámbito urbano como en el conjunto del territorio. Impulsa los Planes sostenibles de Transporte al Trabajo, los caminos escolares seguros y la ciclogística como forma de reducir las externalidades negativas del transporte de última milla. Establece pautas en planificación urbana que fomente la ciudad de proximidad, la movilidad activa, los carriles bici, el desarrollo de la intermodalidad y el préstamo de bicicletas. La ley recoge íntegramente la Estrategia Estatal de la Bicicleta.

### Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)

El Plan se inspira y sigue las recomendaciones de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. En su apuesta por la descarbonización, se invierte en infraestructuras verdes a fin de ir transitando de un sistema basado en energías fósiles a otro energéticamente limpio.



Se estructura en torno a cuatro ejes transversales: una España Verde, una España Digital, Una España sin brechas de género, una España cohesionada e inclusiva.

Describe diez políticas palanca urgentes para la modernización de nuestra economía y sociedad, y articula diversos planes en torno a la movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos, infraestructuras y ecosistemas resilientes, transición energética, etc.

El Plan gestiona una serie de inversiones en cooperación con ayuntamientos y comunidades autónomas, poniendo a disposición de los primeros 1.500 millones de euros para financiar proyectos que transformen el modelo de movilidad, 900 millones de euros para las comunidades autónomas por los mismos conceptos, 400 millones de euros para la transformación de flotas transporte público de autobuses y camiones y, 105 millones de euros para los proyectos de urbanización de las travesías, además de inversiones para cercanías.

### 1.2.3 Marco Autonómico

#### Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la CAM (2013-2025)

Los objetivos principales son:

- La mejora de la interacción entre el planeamiento territorial y el transporte.
- La mejora de la eficiencia y eficacia de los servicios de transporte público.
- La garantía de la accesibilidad universal como derecho social.
- La seguridad vial.

#### Estrategia de calidad del aire y cambio climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020.

##### Plan Azul +

Plantea alcanzar los siguientes objetivos para el sector transporte:

- Incentivar el cambio modal en los desplazamientos cotidianos (trabajo y estudios) hacia medios de desplazamientos menos contaminantes y/o más eficientes en términos de pasajeros/km (modos de transporte colectivos públicos y privados).
- Fomentar el uso de tecnologías menos contaminantes en el transporte, con vehículos de bajas emisiones, vehículos eléctricos, híbridos o de gas, estableciendo un marco general que facilite el desarrollo de la infraestructura de suministro/recarga asociada a este tipo de vehículos.
- El fomento de la movilidad ciclista a partir de *Red Dual*.

Se plantea para ello la aplicación de una serie de medidas:

1. Modernización de la flota de vehículos auto-taxi con combustibles y tecnologías limpias.
2. Colaboración público-privada para el fomento del uso de vehículos a gas.
3. Implementación y consolidación de la infraestructura de recarga y fomento de uso del vehículo eléctrico en la Comunidad de Madrid.
4. Renovación de la flota institucional bajo criterios ambientales.
5. Autobuses urbanos e interurbanos más limpios.
6. Modernización y mejora del parque de vehículos turismos y comerciales, con modelos más eficientes.
7. Incentivación fiscal para la transformación del transporte privado a tecnologías y combustibles menos contaminantes.
8. Ampliación de la red de aparcamientos intermodales.
9. Zonas de bajas emisiones y áreas de prioridad residencial.



10. Circulación de vehículos eléctricos por el carril BUS VAO.
11. Actuaciones para favorecer el uso de la bicicleta, la moto y el desplazamiento a pie.
12. Promoción del uso del vehículo compartido (carpooling) y del vehículo multiusuario (carsharing).
13. Reducción de las emisiones procedentes del transporte de mercancías.
14. Plataformas reservadas de transporte público.
15. Mejora del transporte público: metro, cercanías y autobús (urbano e interurbano).
16. Actuaciones en intercambiadores para mejorar la oferta de transporte público.
17. Desarrollo de planes de movilidad de trabajadores.

#### Plan Regional de Vías Ciclistas y Peatonales (PLAN CIMA 2008)

Dentro de sus objetivos figura la incorporación de la bicicleta a la movilidad cotidiana, normalizándola como medio de transporte, y facilitar el acceso en bicicleta a las redes de transporte colectivo.

#### Estrategia de Calidad del aire y Cambio climático de la Comunidad de Madrid

La nueva Estrategia, aprobada mediante Orden 2126/2023 (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior) y publicada en el BOCM del 15 de enero de 2024, establece el marco vigente en la región para la planificación en materia de calidad del aire, cambio climático y eficiencia energética. El PMUS de Alcorcón deberá coordinarse con los objetivos y programas definidos, incorporando sus indicadores, medidas sectoriales y mecanismos de seguimiento.

#### Plan Mueve Madrid

La Comunidad ha aprobado el Plan Mueve Madrid (2024–2026), con ayudas para:

- Achatarrar vehículos sin etiqueta ambiental, recibiendo hasta 2.000 € o abonos de transporte gratuitos por 3 años.
- Promover vehículos ECO o cero emisiones, bicicletas eléctricas y ayudas para VTC/taxis con hasta 20.000 € por vehículo de hidrógeno

### 1.2.4 Marco local

#### Plan de Mejora de la Calidad del Aire de Alcorcón (2013-2016)

Define una serie de medidas destinadas a reducir las emisiones contaminantes en el ámbito municipal, con especial atención al tráfico rodado como principal fuente emisora.

Entre sus objetivos se encontraba la mejora de la calidad del aire urbano, la protección de la salud de la población y la contribución a los objetivos regionales de calidad atmosférica. Aunque su vigencia concluyó en 2016, constituye un precedente en la política ambiental y sirve como referencia para los objetivos actuales de sostenibilidad.

#### Mapa estratégico del Ruido (2013) y Plan de Acción de Alcorcón (2017)

La elaboración de un Mapa Estratégico de Ruido del municipio de Alcorcón tiene como objetivo evaluar la afección de la población al ruido, generado principalmente por el tráfico viario, ferroviario y la actividad industrial. Los resultados obtenidos serán la base para la posterior formulación de un Plan de Acción.

El Plan de Acción contra el ruido se configura como un instrumento que puede ser tanto de carácter preventivo como corrector y que tiene por objeto afrontar globalmente los aspectos



relativos a la contaminación acústica en el municipio de Alcorcón, así como fijar acciones prioritarias para el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.

Se identifican como focos de ruido los siguientes:

### **Tráfico viario**

- Autovía del Suroeste A-5: tiene su trazado al oeste del casco urbano
- Autopistas de circunvalación: M-40 al norte del municipio, M-50 al sur del casco urbano
- Carretera M-406: vía de circunvalación al norte del casco urbano
- Autopista de peaje R-5: tiene su trazado al este del municipio
- Carretera M-506: Conecta pasando por Alcorcón, los municipios de Villaviciosa de Odón y Arganda del Rey
- Avenida de Móstoles: comunica Móstoles con Alcorcón, siendo el antiguo trazado de la N-V a su paso por estas dos localidades
- Avenida 1º de Mayo: comunica Móstoles, la M-50 y el Barrio de La Princesa con Alcorcón

### **Ferrocarril (Cercanías)**

- Atraviesa el municipio la línea C-5. Esta línea dispone de tres estaciones dentro del casco urbano: San José de Valderas (al noroeste del casco urbano), Alcorcón Central (situada cerca del centro urbano) y Las Retamas (al suroeste del casco urbano).

### **Metro y Metro ligero**

- La línea 12 de Metro tiene cuatro estaciones dentro del casco urbano: Parque Lisboa, Alcorcón Central, Puerta del Sur y Parque Oeste (da servicio a la Universidad Rey Juan Carlos y el área comercial de dicho barrio).
- La línea 10 de Metro tiene dos estaciones dentro del casco urbano: Joaquín Vilumbrales y Puerta del Sur (correspondencia con línea 12).
- La línea ML-3 de Metro Ligero Oeste tiene dos estaciones que dan servicio a la urbanización Montepíncipe y al polígono industrial del Ventorro del Cano.

### **Polígonos industriales**

- Polígono de Industrias Especiales, situado al norte del casco urbano y al norte de la autovía A-5
- Polígono industrial San Jose de Valderas y Urtinsa (I y II), situados al sureste del casco urbano y al norte de la autovía R-5
- Polígono industrial Ventorro del Cano, situado al norte del municipio y de uso principalmente terciario

Los resultados del estudio muestran que las **zonas más expuestas** a los diferentes focos de ruido son:

- Campus Universitario de Alcorcón. Los edificios del Campus están afectados por el tráfico viario de la autovía A-5 y de la calle Avda. de Atenas.



- Hospital Universitario Fundación Alcorcón: afectado por la autovía A-5 y por las calles Avda. de Atenas y Berlín, además de por el ferrocarril de ADIF.
- Viviendas que se encuentran entre la A-5 y la línea del ferrocarril de ADIF.
- Zonas educativas de los barrios de La Rivota-Prado de Sto. Domingo: centros educativos Colegio Alkor, Colegio Nuestra Señora de Rihondo, Centro Escolar Amanecer, I.E.S. Prado Santo Domingo, I.E.S. Galileo Galilei, Centro Educativo Especial Severo Ochoa y Centro Carlos Castilla del Pino para personas con discapacidad físicas y psíquicas.
- Los nuevos desarrollos urbanísticos PP-8 (terciario) y PP-5 (industrial), se encuentran afectados por la autovía A-5.
- La carretera M-50 afecta al nuevo desarrollo urbanístico residencial de Retamar de la Huerta.

### Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica

La Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica del Ayuntamiento de Alcorcón, tiene como objetivo principal prevenir, vigilar y corregir el ruido y las vibraciones para proteger la salud y el medio ambiente de sus habitantes. La ordenanza establece normas detalladas que abarcan desde la clasificación de áreas según su sensibilidad acústica y los límites de ruido permitidos tanto en exteriores como en interiores, hasta la regulación de actividades específicas como obras, tráfico de vehículos, comportamiento ciudadano y locales de ocio.

La ordenanza no guarda relación directa con la implementación de la ZBE. Mientras ambos buscan un entorno urbano más saludable, este documento se enfoca específicamente en la contaminación acústica en Alcorcón. Se menciona la regulación de la emisión de ruido de los vehículos a motor y se establecen prohibiciones relacionadas con ruidos producidos por vehículos.

### Plan Bici Alcorcón de impulso a la movilidad ciclista de 2008

El Ayuntamiento de Alcorcón aprobó por unanimidad en el pleno celebrado el día 9 de octubre de 2008 el Plan Bici Alcorcón. En él, la mayoría de las vías ciclistas que se ubicaban en vías principales se decidió que fueran acera-bici y senda ciclable, mientras que las de la red secundaria se aprobó que fueran carriles bici unidireccionales. Como medida complementaria, se aprobó el número de aparcabicis necesarios (un total de 211), con capacidad para cinco o seis bicicletas cada uno. Por otro lado, dicho Plan previó la puesta en servicio de un sistema público de préstamo de bicicletas que debería comenzar con 200 bicicletas y un total de 11 bases.

### Adhesión al Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía

El Ayuntamiento de Alcorcón se adhirió a esta iniciativa europea, comprometiéndose a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 40% para 2030 y a aumentar la resiliencia frente al cambio climático. Este compromiso implica elaborar y ejecutar planes de acción energética sostenible y climática (PACES), integrando la movilidad urbana como uno de sus ejes fundamentales.

### Ordenanzas municipales en materia de tráfico, movilidad y medio ambiente

Alcorcón dispone de normativa local que regula la movilidad urbana y el uso del espacio público, incluyendo limitaciones de velocidad, estacionamiento, transporte público y ordenación del tráfico. Asimismo, la Ordenanza de Medio Ambiente (1995, con modificaciones posteriores) establece



principios de prevención, ahorro energético, reducción de emisiones y promoción de la educación ambiental.

#### **Plan General de Ordenación Urbana de Alcorcón 1999 (con modificaciones posteriores)**

El planeamiento general vigente estructura el crecimiento urbano del municipio. Entre sus determinaciones destaca la incorporación de grandes desarrollos residenciales como el Ensanche Sur, que han supuesto un fuerte impacto en la movilidad al generar nuevos polos de atracción y generación de viajes. La coordinación entre el planeamiento urbanístico y las políticas de movilidad es clave en la revisión del PMUS.

#### **Planes sectoriales en desarrollo**

El Ayuntamiento de Alcorcón ha impulsado en los últimos años diversas actuaciones en movilidad, tales como la mejora de la red de carriles bici, el refuerzo del transporte público y la planificación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en cumplimiento de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Estas actuaciones deberán integrarse en el nuevo PMUS como marco de referencia y coordinación.



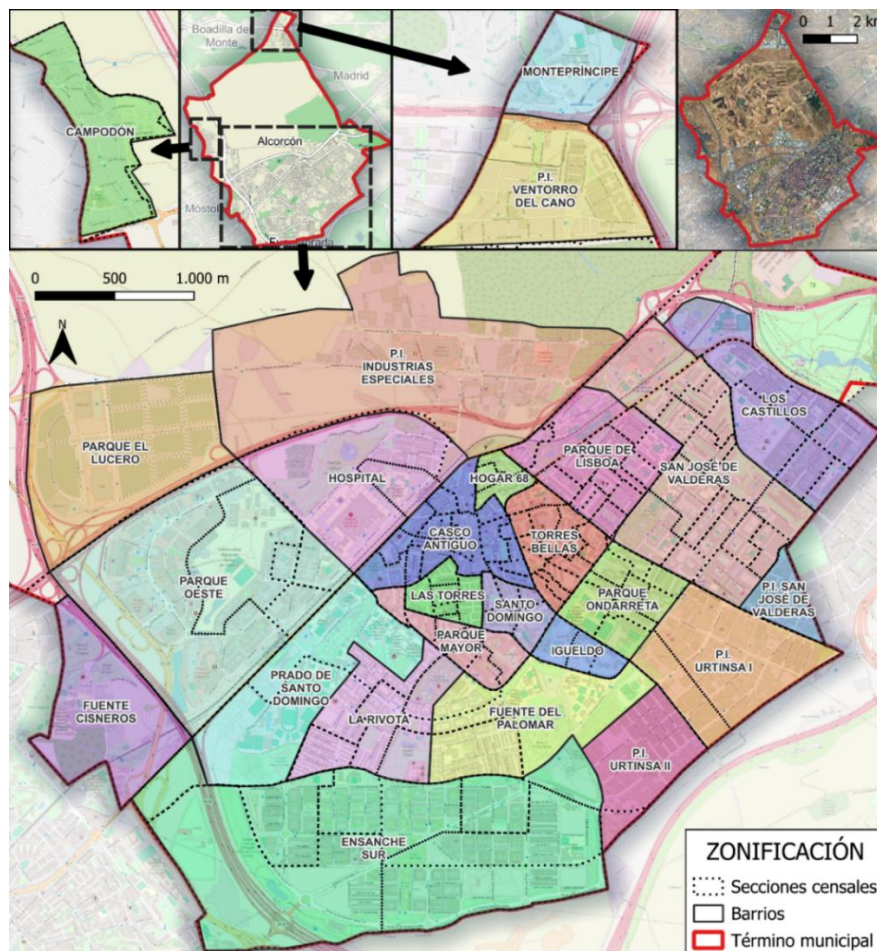
## 2. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y TERRITORIALES

### 2.1 Introducción al municipio

**Alcorcón** es un municipio situado en la zona **suroeste de la Comunidad de Madrid**, a unos **13 kilómetros** del **centro** de la capital, con una excelente **conexión** a través de la **A-5, la M-50, la M-40** y la red de **transporte público** (Cercanías, MetroSur y múltiples líneas de autobuses interurbanos). El **término municipal** abarca una superficie de aproximadamente **33,7 km<sup>2</sup>**, lo que le sitúa entre los municipios de tamaño medio del área metropolitana madrileña.

Su ubicación estratégica, **próxima a grandes polos económicos y logísticos**, así como su integración en el **entorno metropolitano**, ha favorecido un **crecimiento** sostenido tanto en **población** como en **infraestructuras**. El municipio combina zonas residenciales consolidadas con nuevos **desarrollos urbanísticos**, como **Retamar de la Huerta**, destinados a responder a la creciente demanda de vivienda.

Alcorcón se divide en **26 barrios**, que a su vez comprenden unas **110 secciones censales**. Esta división técnico-administrativa zonifica el municipio de forma reconocible, tanto por población como por las instituciones. Entre los principales destacan el Centro, San José de Valderas, Parque Lisboa, Parque Oeste, Ensanche Sur y Retamar de la Huerta. Estos barrios presentan características diferenciadas en cuanto a tipología urbana, densidad poblacional, dotación de servicios y antigüedad del parque residencial, lo que facilita su identificación como unidades territoriales de referencia para el análisis socioeconómico y la gestión municipal.

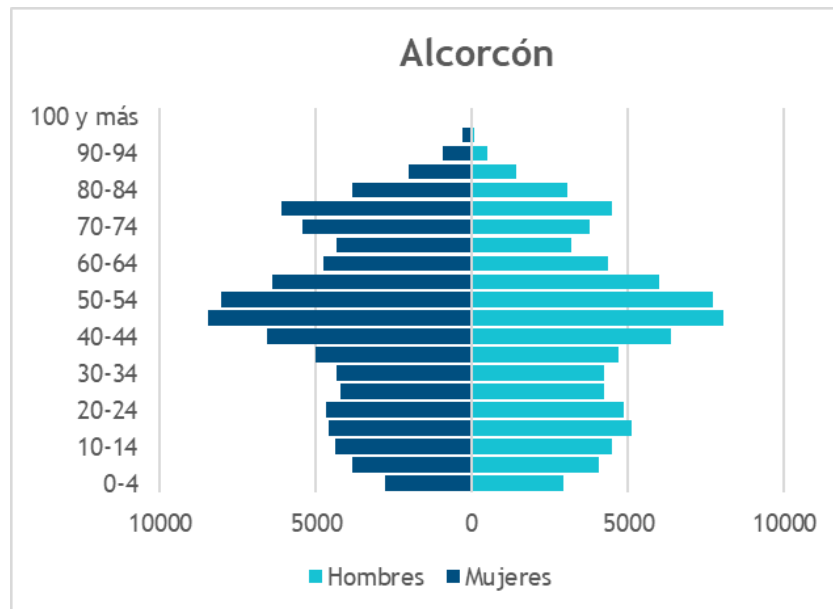


**Ilustración 1.** Límites administrativos y división censal de Alcorcón. Fuente: elaboración propia.



## 2.2 Población y caracterización

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), la población de Alcorcón asciende en 2024 a **174.740 habitantes**, lo que supone un crecimiento del 3% respecto a los 169.773 habitantes registrados en 2013. La distribución por sexo refleja una ligera mayoría femenina: **47,9% hombres y 52,1% mujeres**.

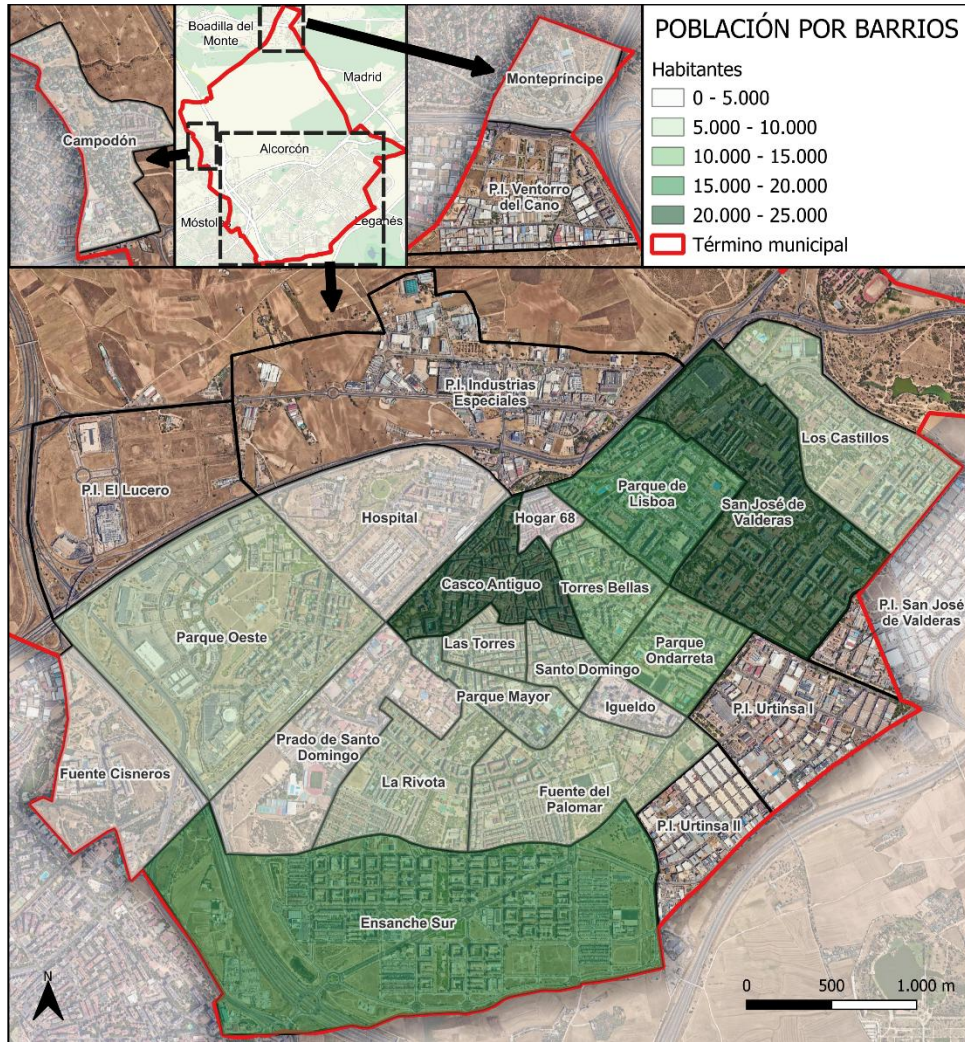


**Ilustración 2. Distribución de la población Alcorcón (2000-2021). Fuente: INE**

La evolución demográfica del municipio muestra un crecimiento sostenido en las últimas décadas, con una tendencia positiva asociada al desarrollo urbanístico y al dinamismo económico y residencial de la ciudad. La puesta en marcha del **Plan Vive de la Comunidad de Madrid** y del nuevo desarrollo de **Retamar de la Huerta** ha impulsado de manera reciente el parque de vivienda: en 2025 se estiman unas **75.000 unidades residenciales**, incluyendo más de 800 viviendas ya entregadas en régimen de alquiler asequible, otras 500 en ejecución y 3.500 aprobadas por el Ayuntamiento, de las cuales 1.100 serán públicas.

Las cifras de viviendas están muy relacionadas con la población que reside en cada uno de los barrios. Los **polígonos industriales**, tales como **Urtinsa I y II** o el de **Industrias Especiales** tienen menor cifra de residentes. En cambio, barrios que son de **carácter residencial**, como **Parque de Lisboa**, el **Casco Antiguo** o **San José de Valderas**, acumulan y concentran una mayor población. Por otro lado, los planes urbanísticos más recientes como el **Ensanche Sur** presentan más población que el promedio de otros barrios. Finalmente, los barrios que no tienen continuidad con el caso urbano de Alcorcón, como **Campodón** o **Montepríncipe**, tienen una cifra relativamente baja de población en comparación con el resto.

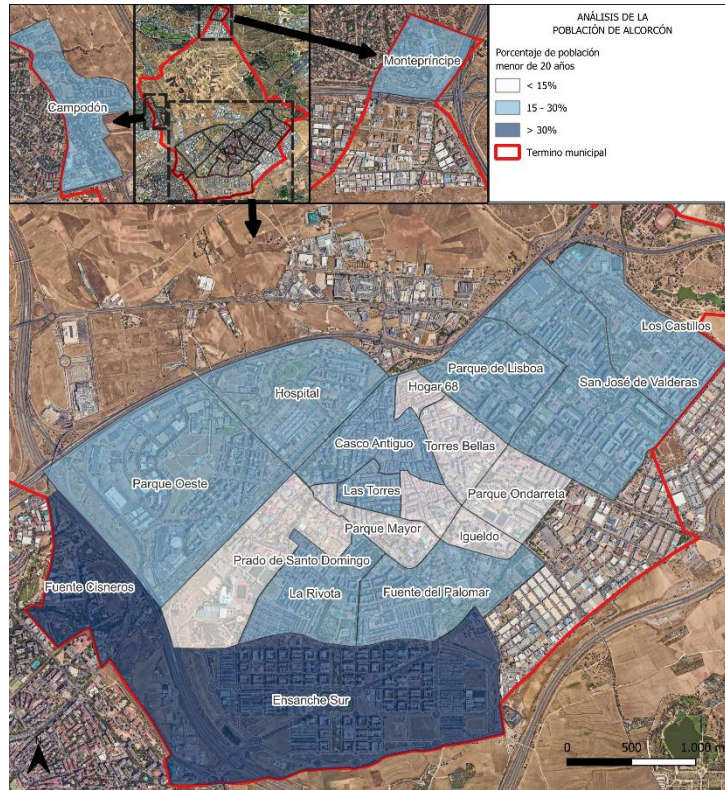
Respecto a la **distribución territorial**, la población se concentra en el casco urbano, localizado en la mitad sur del término municipal. Los barrios más poblados son **San José de Valderas** y el **Casco Antiguo**, ambos con más de 20.000 habitantes, seguidos por Ensanche Sur, Parque Lisboa, Torres Bellas y Parque Ondarreta.



**Ilustración 3.** Población de Alcorcón por barrios, en 2024. Elaborado con datos del INE.

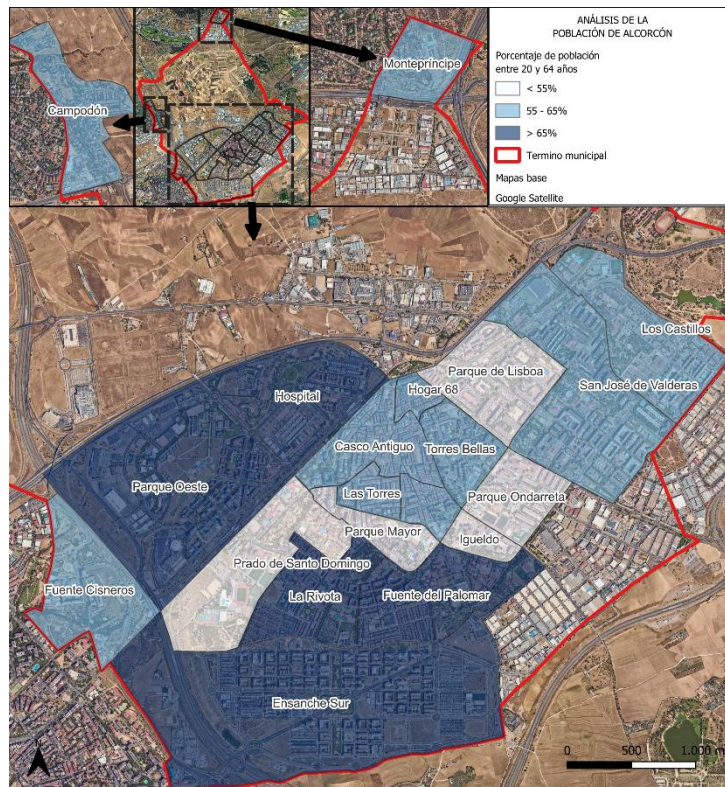
En cuanto a la **estructura demográfica**, la pirámide poblacional de 2024 muestra una mayor representación en los grupos de edad entre **40 y 59 años**, y en el caso de las mujeres también en el tramo de **70 a 79 años**. La distribución espacial de la población refleja diferencias significativas según la edad:

- **Menores de 20 años:** repartidos de forma relativamente uniforme por el municipio, con mayor presencia en barrios de reciente desarrollo como el **Ensanche Sur** o **Fuente Cisneros**. Destaca el hecho de que la **distribución espacial** de la **población menor** de 20 años se encuentra prácticamente **complementaria** al rango de **tercera edad**. Por ejemplo, los barrios del centro como Torres Bellas, Parque Mayor o Santo Domingo tienen menos del 15% de su población en esta etapa, en contraste con los mayores de 65 años (véase Ilustración 4).



**Ilustración 4.** Distribución de la población menor de 20 años. Fuente: Padrón Continuo 2024 (INE).

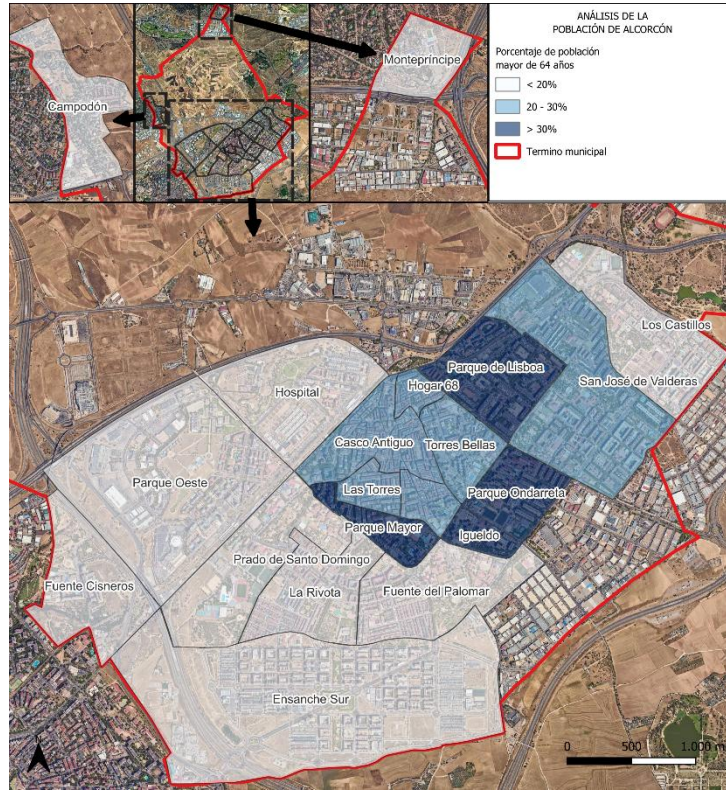
- **Adultos (20–64 años):** más concentrados en áreas periféricas consolidadas como La Rivota, Fuente del Palomar, Parque Oeste u Hospital.



**Ilustración 5.** Distribución de la población entre 20 y 64 años. Fuente: Padrón Continuo 2024 (INE).



- **Mayores de 65 años:** su distribución es muy polarizada, estando concentrados en el **centro urbano** (Casco Antiguo, Parque Mayor y Parque de Lisboa), donde existe mayor oferta de equipamientos y transporte. También destacan los barrios directamente colindantes, como **Igueldo** o **Parque Ondarreta**. En todas estas zonas con mayor presencia de gran proporción de personas mayores, queda en evidencia el **envejecimiento** de la estructura de edad de Alorcón.

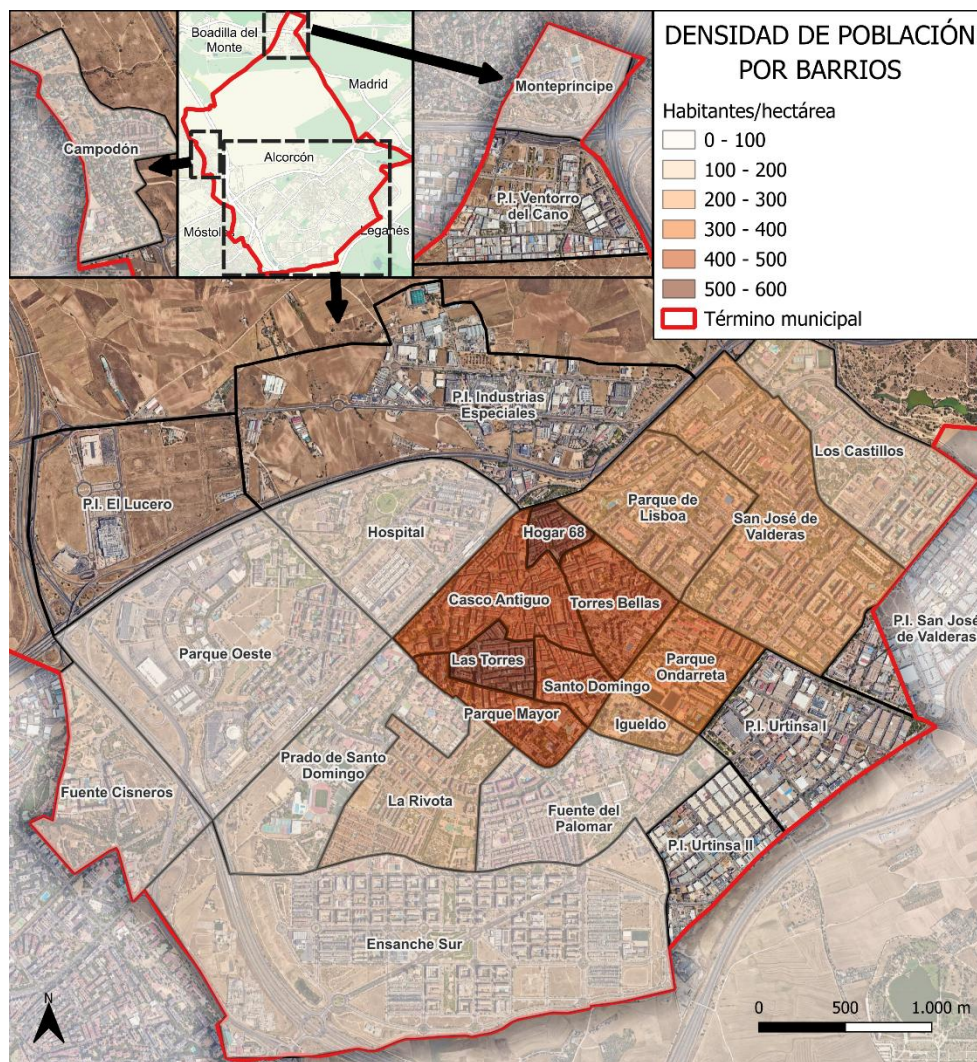


**Ilustración 6.** Distribución de la población mayor de 64 años. Fuente: Padrón Continuo 2024 (INE).

Por tanto, se observa que zonas como el **Ensanche Sur** concentran **población más joven y familias**, debido a su carácter de **crecimiento reciente**. En contraparte, se encuentran barrios como **Hogar 68** y **Las Torres**, que están muy **consolidados** y, además de tener una **gran densidad** poblacional (véase Ilustración 6), tienden a **estructuras de población envejecida**, con altos porcentajes en edad adulta o tercera edad.



## 2.2.1 Densidad de población



**Ilustración 7.** Densidad de población de Alcorcón por barrios, en 2024. Elaborado con datos del INE.

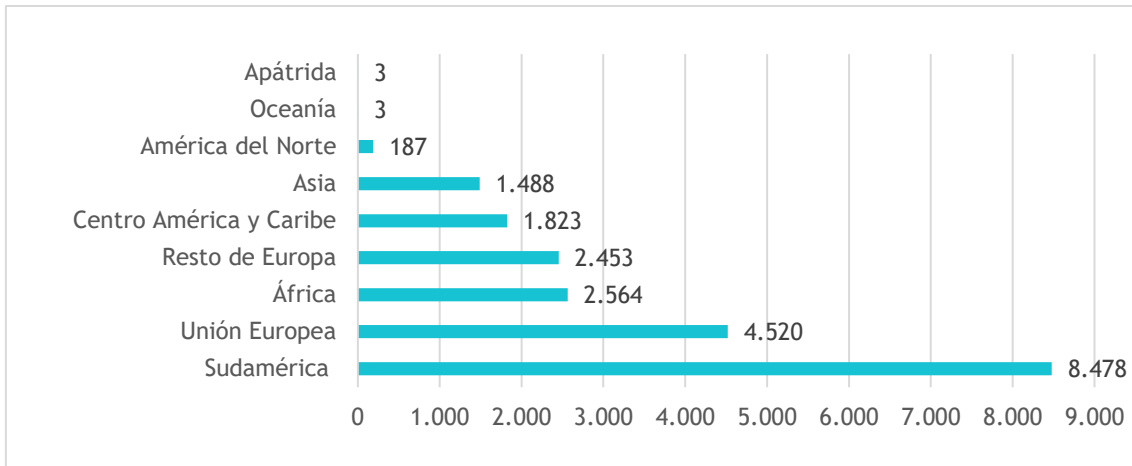
Las **densidades más elevadas** (superiores a 500 hab/ha) se registran en **Las Torres y Hogar 68**, mientras que **Casco Antiguo, Torres Bellas, Santo Domingo y Parque Mayor** superan los **400 hab/ha**. En contraste, zonas como **Prado de Santo Domingo** presentan **densidades bajas**.

Al compararse con la *Ilustración 5*, es notable el gran parecido entre ambos mapas. Esto se debe a que los barrios del centro que conforman el **casco urbano** son los más **consolidados** y, por tanto, los que **mayor densidad** de habitantes tienen, especialmente destacando la proporción ciudadana de la **tercera edad**.

## 2.2.2 Movimientos migratorios y población extranjera

### ■ Población extranjera y su procedencia

Según los datos del INE, la **población extranjera censada** en **2021** en Alcorcón representa aproximadamente el **12% del total**, lo que equivale a unos **21.519 habitantes**. Durante los últimos años ha mostrado una tendencia de **crecimiento continuado**, en contraste con la estabilidad de la población total, ya que en **2021** se situaba cerca del **10%**.

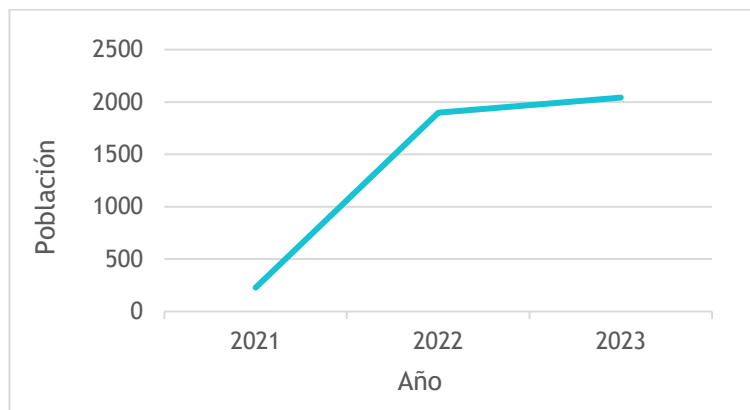


**Ilustración 8.** Composición de la población extranjera de Alcorcón por nacionalidad. Fuente: Padrón Continuo 2024 (INE).

En cuanto a la nacionalidad de origen, los principales colectivos de población extranjera en Alcorcón proceden de: **Perú** (2 527 habitantes), **Marruecos** (2 509), **Colombia** (2 378), **Ecuador** (2 320) y **Rumanía** (2 297), que en conjunto representan más del 60% de la población extranjera empadronada en el municipio.

■ Saldo migratorio y dinámica reciente

La **dinámica migratoria** de Alcorcón en los últimos años ha sido claramente **positiva**, lo que contribuye al crecimiento sostenido de la población municipal. Según datos oficiales, el saldo migratorio total fue de:



**Ilustración 9.** Saldo migratorio de Alcorcón en los últimos años. Fuente: Padrón Continuo 2023 (INE).

■ Evolución de la tasa migratoria

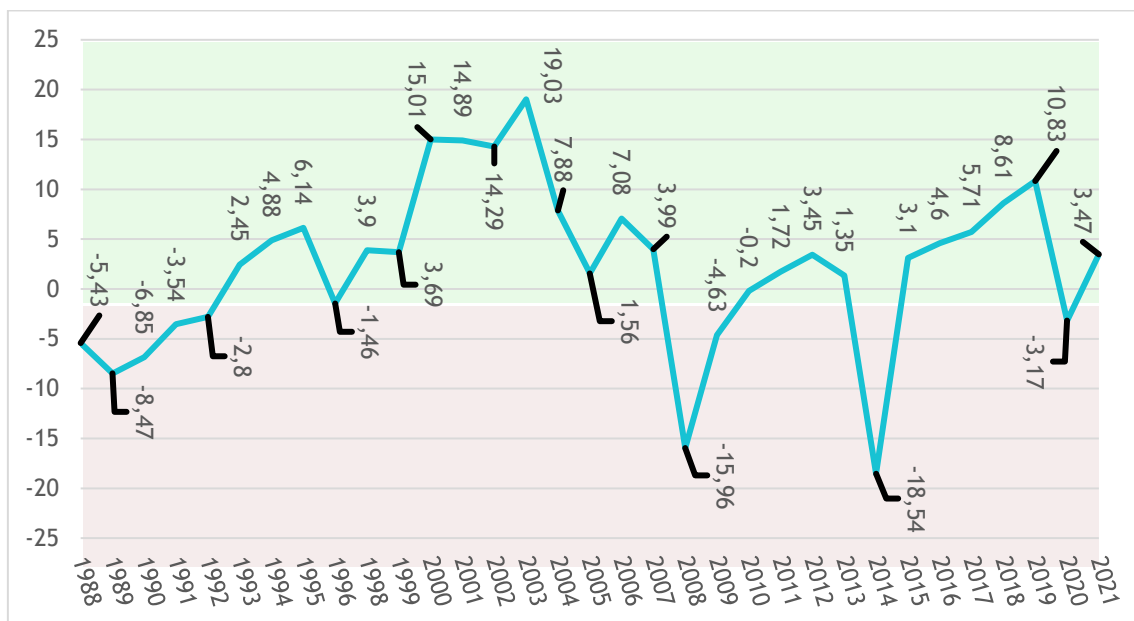
El análisis de la **tasa de migración** (diferencia entre inmigraciones y emigraciones por cada mil habitantes) en Alcorcón desde finales de los años ochenta refleja una trayectoria marcada por ciclos de crecimiento y retroceso, vinculados tanto a la coyuntura económica nacional como a la dinámica metropolitana de Madrid.

- Durante los **años 90** predominó un saldo migratorio positivo, con tasas que llegaron a superar los **6 puntos en 1995**.



- Entre **2000 y 2003**, coincidiendo con el fuerte crecimiento económico y el aumento de la inmigración extranjera en España, la tasa migratoria alcanzó valores máximos, destacando los **19 puntos en 2003**, el registro más alto de toda la serie.
- A partir de **2008**, con la crisis económica, se observan tasas notablemente negativas, especialmente en **2008** (15,96 puntos) y **2014** (-18,54), que reflejan un éxodo de población hacia otros municipios del área metropolitana o hacia el extranjero.
- Desde **2015**, la recuperación económica y la reactivación del mercado inmobiliario devolvieron tasas positivas, con valores en ascenso progresivo hasta situarse en el **10,83 en 2019**, justo antes de la pandemia.
- En **2020**, coincidiendo con la crisis sanitaria de la COVID-19, la tasa migratoria volvió a caer a valores negativos (-3,17).
- Finalmente, en **2021**, la tendencia volvió a ser positiva, alcanzando un **3,47**, a la que se suman los saldos migratorios positivos de **2022** (+1.899 personas) y **2023** (+2.042 personas) anteriormente mencionados.

En conjunto, la serie histórica muestra que la **evolución demográfica de Alcorcón está estrechamente vinculada a los ciclos económicos**: en fases expansivas, el municipio registra un fuerte crecimiento migratorio, mientras que en periodos de crisis la tasa cae bruscamente, incluso a valores muy negativos.



**Ilustración 10.** Tasa de migración de Alcorcón a lo largo de los años. Fuente: Padrón Continuo 1988-2021 (INE).

### 2.2.3 Nuevos desarrollos previstos

El principal **desarrollo residencial** actualmente en planificación para Alcorcón corresponde a **Retamar de la Huerta**. Se ubica en el sector noroeste del municipio, colindando con **Campodón**. Contempla la construcción de **3.508 nuevas viviendas**, de las cuales **1.123 serán de protección pública**, lo que representa aproximadamente un tercio del total.

El planeamiento urbanístico aprobado establece una superficie total de **1.140.915 m<sup>2</sup> de suelo**, con una edificabilidad de **366.391 m<sup>2</sup> de techo residencial**. Este nuevo barrio se proyecta bajo

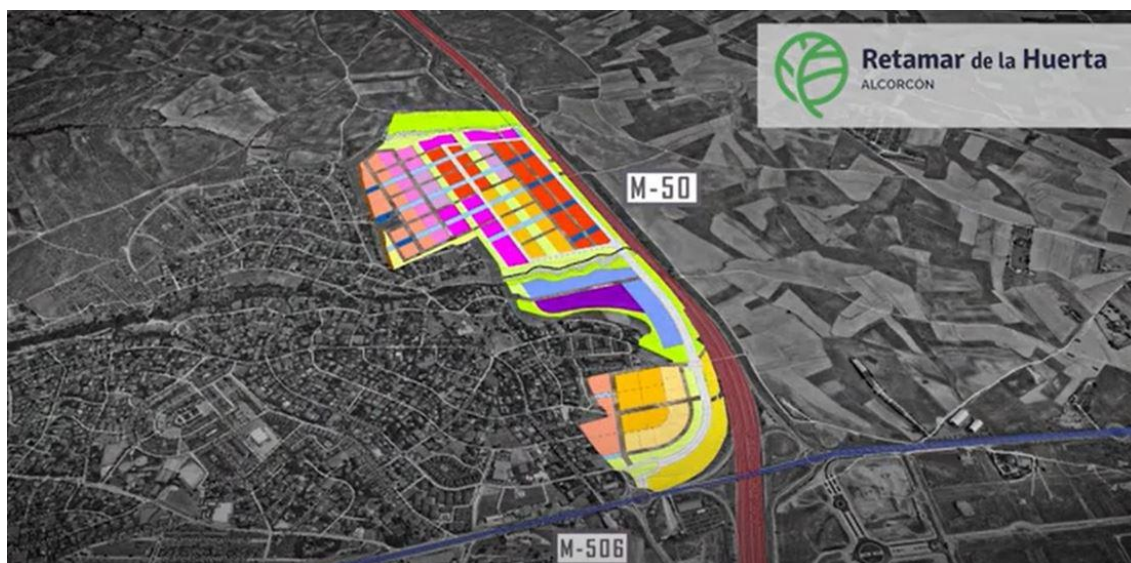


criterios de sostenibilidad, con una planificación que incluye dotaciones educativas, sanitarias, comerciales y zonas verdes.

El desarrollo de Retamar de la Huerta tendrá un **impacto directo en la dinámica demográfica y de movilidad** del municipio:

- **Demografía:** se prevé la llegada de **miles de nuevas familias jóvenes**, reforzando la base poblacional activa y en edad escolar.
- **Movilidad:** el incremento de la demanda de transporte público y privado requerirá una adecuada conexión del nuevo barrio con el casco urbano y la red viaria metropolitana (A-5, M-50, M-40), así como la integración con los modos sostenibles de transporte (red ciclista, peatonal y posibles extensiones del transporte público colectivo).
- **Cohesión territorial:** el desarrollo supone una ampliación hacia la periferia que obliga a diseñar medidas de integración con los barrios consolidados, evitando procesos de segregación urbana.

En conjunto, **Retamar de la Huerta** es un vector clave para el crecimiento futuro de Alcorcón, al combinar un importante parque residencial, una elevada proporción de vivienda protegida y la oportunidad de implantar un modelo urbano más sostenible, que refuerce la cohesión social y territorial del municipio.



*Ilustración 11. Plano de desarrollo de Retamar de la Huerta. Fuente: COOPEROPEN.ORG*

#### 2.2.4 Caracterización de barrios prioritarios

El análisis demográfico de Alcorcón muestra diferencias significativas entre barrios, que condicionan la movilidad y la demanda de servicios. Los barrios señalados como prioritarios para el Ayuntamiento presentan los siguientes perfiles:

- **Ensanche Sur:** desarrollo consolidado en la última década, con fuerte presencia de familias jóvenes y población en edad escolar. Destaca por una estructura poblacional más rejuvenecida que la media municipal y por densidades elevadas en comparación con otros barrios de reciente creación. Su localización periférica requiere reforzar las conexiones con el centro urbano y con el transporte público.



- **Retamar de la Huerta:** en fase de desarrollo, supondrá la incorporación de 3.508 nuevas viviendas, con un alto peso de vivienda protegida. Se prevé la llegada de miles de nuevos residentes jóvenes, lo que incrementará la presión sobre las infraestructuras de transporte e integración con los barrios consolidados.
- **San José de Valderas:** uno de los barrios más poblados (más de 20.000 habitantes), con tejido urbano consolidado y buena dotación de transporte público (Cercanías y Metro). Presenta una estructura demográfica diversa, aunque con tendencia al envejecimiento en sus áreas más antiguas.
- **Torres Bellas y Hogar 68:** barrios de alta densidad residencial, superando los 500 hab/ha en algunos sectores. Su población muestra un perfil envejecido, con un peso significativo de adultos y mayores. Este contexto plantea retos de accesibilidad y movilidad a pie, especialmente para las personas mayores.
- **Parque Lisboa y Parque Ondarreta:** áreas residenciales consolidadas con elevada densidad y presencia de población mayor de 65 años, lo que incrementa la demanda de transporte público y de infraestructuras peatonales accesibles.
- **Casco Antiguo y Parque Mayor:** concentran una proporción muy elevada de **población envejecida**, con más de un tercio de los residentes mayores de 65 años. Se trata de zonas con buena oferta de transporte y equipamientos, pero con necesidad de adaptar el espacio público a las condiciones de accesibilidad universal.
- **La Rivota y Prado de Santo Domingo:** barrios periféricos con menor densidad relativa, aunque con concentración de población adulta. Prado de Santo Domingo, en particular, presenta baja densidad residencial, lo que condiciona su conectividad interna y la accesibilidad a los servicios urbanos.

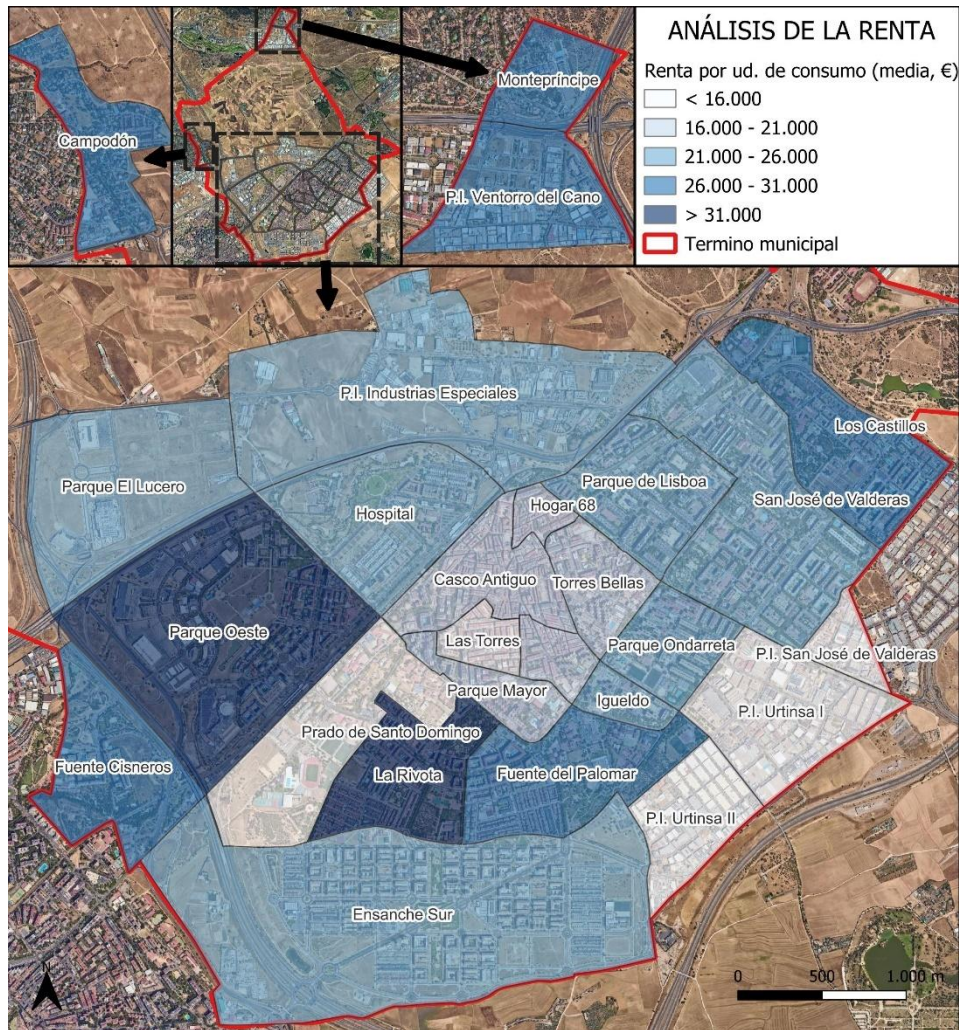
En conjunto, los barrios de **alta densidad (Las Torres, Hogar 68, Parque Lisboa, Casco Antiguo)** requieren especial atención en materia de movilidad peatonal y transporte público, mientras que los barrios de **nueva creación (Ensanche Sur, Retamar de la Huerta)** concentran población más joven y familias, lo que genera nuevas demandas de conectividad y cohesión territorial.

## 2.3 Renta

### ■ Renta Media Anual

El municipio de Alcorcón presenta una **distribución heterogénea de la renta media anual por hogar**, con diferencias significativas entre sus distritos y secciones censales, según los datos del Atlas de Distribución de Renta (INE) correspondientes al año 2022. La **renta media bruta anual por hogar** se situaba aproximadamente en **22.260 euros**. Algunos distritos muestran variaciones más marcadas, destacando el **Distrito 4**, donde la renta media oscila entre **14.974 y 33.362 euros**, evidenciando una diversidad económica notable, especialmente en la zona del **Ensanche Sur**.

El análisis geoespacial revela que el **Distrito 3**, ubicado en el sureste del municipio, presenta la **renta media más baja**, cercana a los **19.729 euros**, con barrios como **Prado de Santo Domingo** por debajo de los 16.000 euros anuales. Esta distribución evidencia la existencia de desigualdades económicas que pueden influir en la movilidad y el acceso a recursos urbanos.



**Ilustración 12. Renta media anual por barrios. Fuente: INE**

■ Empleo y relación con la renta

La evolución del empleo en Alcorcón refleja la incidencia de la crisis económica y la posterior recuperación. En enero de 2013, el paro registrado alcanzaba **15.053 personas**, equivalentes al **18,13% de la población activa**. Posteriormente, se observó una tendencia decreciente, con **13.806 desempleados en agosto de 2014** y **7.228 en enero de 2025**, lo que representa una **tasa de paro del 7,65%**, la más baja desde 2006. Esta mejora en el empleo se correlaciona con un incremento en la capacidad adquisitiva de los hogares y con un mayor acceso a oportunidades laborales, aunque persisten zonas con menor renta que pueden requerir medidas específicas en términos de movilidad y servicios públicos

■ Sectores de actividad

La estructura económica de Alcorcón se caracteriza por una **predominancia del sector servicios**, junto con una presencia industrial significativa y un peso prácticamente residual de la agricultura. El **sector industrial y energético** representa un **12,48%** del PIB municipal, lo que evidencia la importancia de los **polígonos y áreas industriales** (15,47%) en la generación de empleo y actividad económica local. La **construcción**, con un **9,66%**, sigue siendo relevante, contribuyendo tanto a la actividad económica como a la ocupación de la población activa.



Dentro de los servicios, los **servicios de distribución y hostelería** representan un **24,74%** del PIB, reflejando la importancia del comercio y la restauración en el dinamismo urbano. Los **servicios a empresas y financieros** alcanzan un **9,84%**, mientras que otros servicios, que incluyen educación, sanidad, administración y actividades culturales, aportan un **17,92%**. Esta combinación pone de relieve que la economía del municipio está muy orientada al **terciario**, pero con sectores que generan demandas específicas de movilidad, tanto de trabajadores como de visitantes.

En conjunto, la **distribución sectorial** indica que la planificación de la movilidad debe asegurar una conectividad eficiente hacia las zonas industriales, comerciales y de servicios, teniendo en cuenta tanto los **desplazamientos diarios** de los **trabajadores** como el acceso a servicios de proximidad para la población residente. Asimismo, el reducido peso de la agricultura y la ganadería refleja que la **movilidad** vinculada a **actividades primarias** es **mínima** y no supone un factor determinante en la planificación urbana.

Tabla 1. Producto Interior Bruto Municipal de Alcorcón por sectores económicos. Fuente: INE, 2022

Agricultura y ganadería	Minería, industria y energía	Construcción	Servicios de distribución y hostelería	Servicios a empresas y financieros	Otros servicios
0,25%	12,48%	9,66%	24,74%	9,84%	17,92%

## 2.4 Motorización

El análisis de la motorización resulta fundamental en un Plan de Movilidad, ya que permite **evaluar la dependencia del vehículo privado** y su impacto en la congestión, la ocupación del espacio público, la calidad del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero.

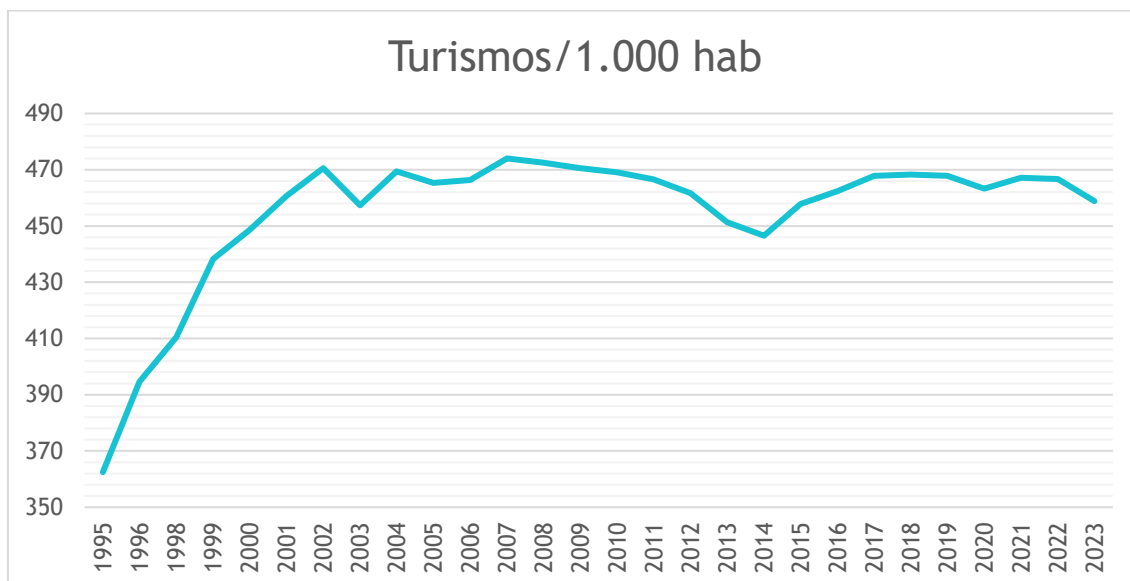
La **tasa de motorización** refleja la relación entre el número de vehículos y la población del municipio, siendo un indicador clave de la dependencia del automóvil y de la presión sobre la infraestructura viaria y el aparcamiento. En Alcorcón, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), se registraron **98.611 vehículos censados en 2023**, lo que arroja una **tasa de motorización de 574 vehículos por cada 1.000 habitantes**. Esta cifra se sitúa por debajo de la media de la **Comunidad de Madrid** (782 veh./1.000 hab), pero es superior a la media nacional (530 veh./1.000 hab), indicando un nivel de motorización moderadamente alto, propio de un municipio urbano con actividad económica significativa.

La importancia de esta variable radica en que, a **mayor disposición** de un **vehículo**, la proporción a su **uso es mayor**. La **renta** y la disponibilidad de **infraestructuras de circulación y aparcamientos** están estrechamente **relacionadas** con la **tenencia y uso** del automóvil. En este sentido, la tasa ha ido creciendo paulatinamente en los últimos años, en tanto la economía ha ido recuperándose.

La evolución del número de **turismos por cada 1.000 habitantes** en Alcorcón muestra un crecimiento constante desde mediados de los años 90, con ligeros ajustes en años concretos. Se observa un **incremento sostenido desde 1995 hasta 2007**, seguido de un ligero ajuste a la baja durante la crisis económica (2008-2014). A partir de **2015**, la tasa se **recupera** gradualmente hasta alcanzar un valor cercano a los 467 turismos por 1.000 habitantes, con un **ligero descenso en 2023**. Esta tendencia refleja tanto la consolidación de la motorización, como los efectos de factores externos como la pandemia de COVID-19 y la renovación del parque vehicular hacia opciones más sostenibles.

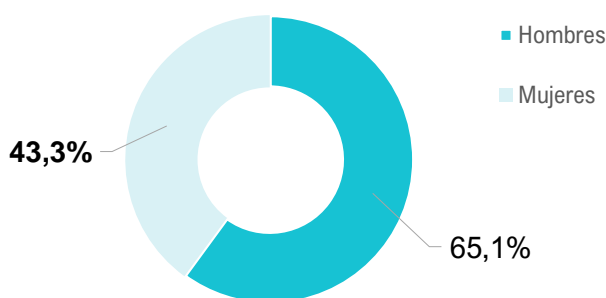


Respecto a la población con **carne de conducir**, en 2023 se contabilizaron **92.261 personas**, lo que representa el **53,7% de la población total**. Recientemente, el interés por la tenencia de **licencia** para conducir entre la **población más joven**, así como la tenencia de **vehículo**, parecen estar **decreciendo**. Se necesitarían datos de varios años más para verificar este comportamiento.



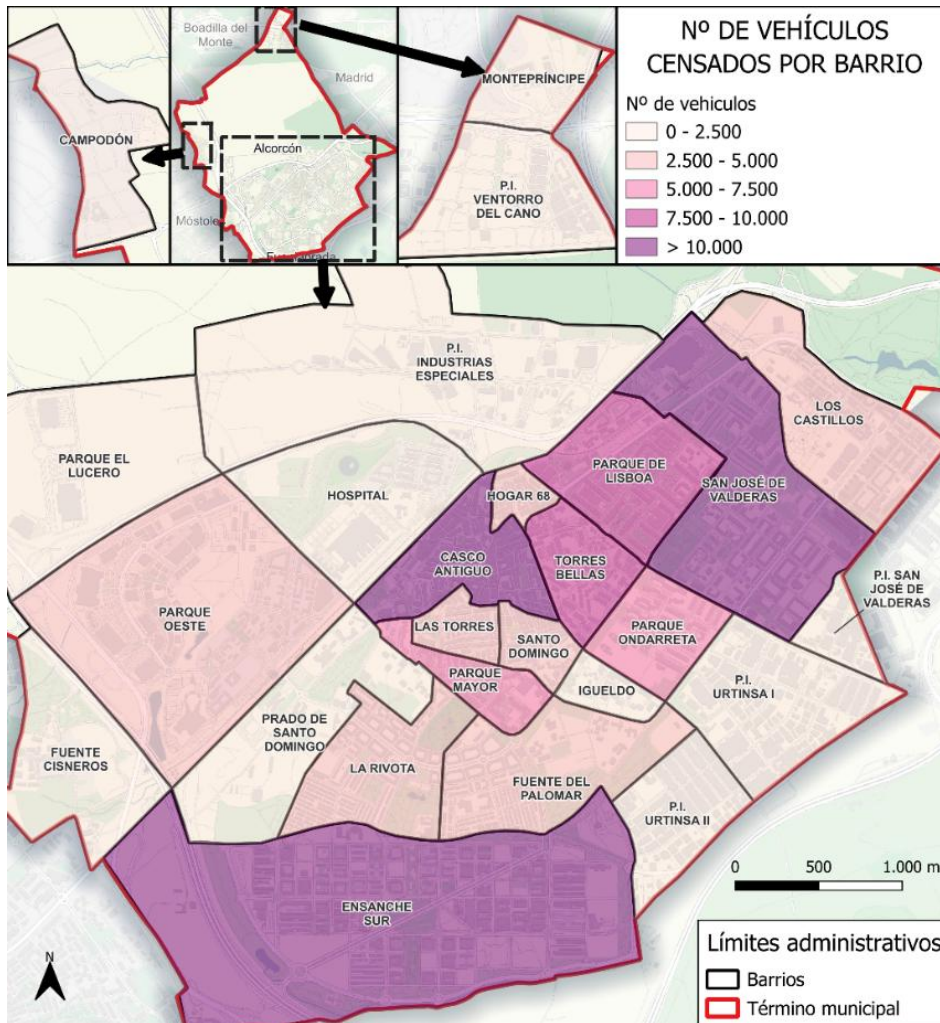
**Ilustración 13. Evolución de la proporción de población con carne de conducir.**

Respecto a la diferencia por género, la **población masculina** (65,1%) es proporcionalmente mayor que la **femenina** (43,3%). La diferencia en la tenencia de permiso de conducir es aún más notable considerando que las mujeres representan un 4,3% más de la población total. Sin embargo, la población masculina con carne prácticamente se encuentra estancada, mientras que las mujeres que disponen del permiso han ido creciendo de forma constante, reduciendo las diferencias entre ambos géneros,



**Ilustración 14. Proporción de población con carne de conducir.**

La **distribución** de los vehículos **censados** por barrios de Alcorcón permite identificar de manera más precisa la tasa de **motorización en cada zona** y su relación con la población residente. Los **barrios del centro, sur y este** concentran el **mayor número** de vehículos, lo que guarda coherencia con los datos de población representados en la *Ilustración 2*, al observarse una relación mayoritariamente proporcional: a mayor número de habitantes, mayor es también el número de vehículos registrados.



**Ilustración 15.** Número de vehículos censados en Alcorcón, por barrios. Elaborado con datos de la DGT y el INE.

### 2.4.1 Tasa de vehículos eléctricos

El parque de vehículos eléctricos en Alcorcón sigue siendo minoritario, con un total de **656 vehículos** censados, equivalentes al **0,7% del parque municipal**. Los vehículos electrificados se clasifican según su tipo de propulsión:

♦ **Vehículo eléctrico puro (*Battery Electric Vehicle - BEV*):**

Es propulsado por un motor eléctrico y la batería se carga de la red eléctrica. Catalogado con el distintivo ambiental de la DGT de *Cero Emisiones*. Actualmente, la capacidad de sus baterías (y, por tanto, su autonomía) oscila en función de la categoría del vehículo:

- Vehículos eléctricos urbanos: entre 18 – 30 kWh
- Vehículos de gama media: entre 30 – 80 kWh
- Vehículos de alta gama: entre 80 – 100 kWh

♦ **Vehículo eléctrico de autonomía extendida (*Extended Range Electric Vehicle - EREV*):**

Es propulsado únicamente por el motor eléctrico, pero la batería, además de por la red, se puede cargar por el motor de combustión que incorporan. Reciben el distintivo ambiental de la DGT de *Cero Emisiones* siempre que tengan una autonomía puramente eléctrica mayor a 40 kilómetros.

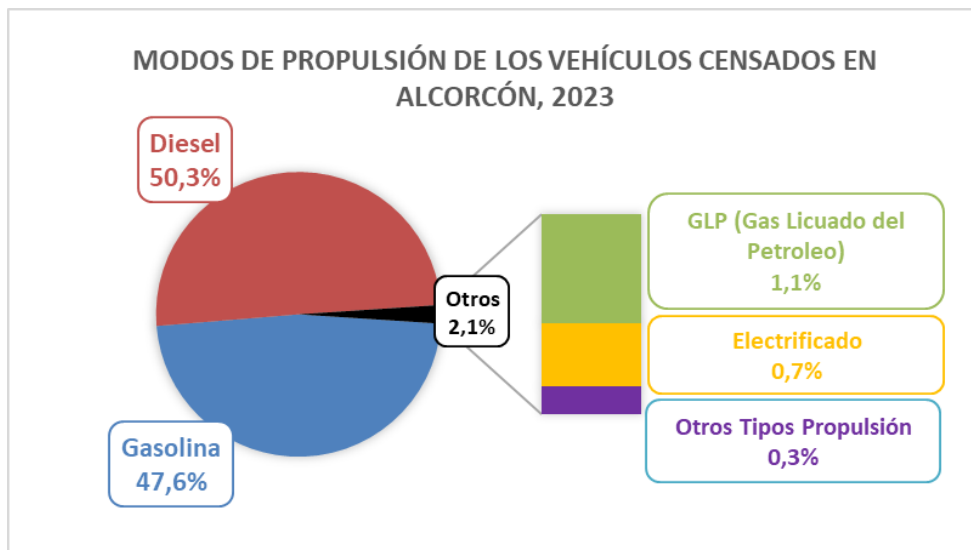


♦ **Vehículo híbrido enchufable (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle - PHEV*):**

Es propulsado por el motor eléctrico y/o por el térmico; la batería se carga de la red eléctrica. Reciben el distintivo ambiental de la DGT de *Cero Emisiones* siempre que tengan una autonomía puramente eléctrica mayor a 40 kilómetros.

♦ **Vehículo híbrido no enchufable (*Hybrid Electric Vehicle - HEV*):**

Es propulsado por el motor eléctrico y/o por el térmico; la batería se carga con los sistemas de frenada, desaceleraciones y con el uso del motor de combustión. Tienen una autonomía eléctrica muy reducida, normalmente no suele ser más de un kilómetro, siendo perfecto para el ahorro de combustible en vía urbana. Cuentan con el distintivo ambiental *ECO*.



**Ilustración 16.** Modos de propulsión del parque vehicular censado en Alcorcón, en 2023. Elaborado con datos de la Dirección General de Tráfico (DGT).

El **0,7%** de los vehículos del parque censado en Alcorcón tiene un distintivo ambiental **Cero Emisiones** (BEV, EREV y PHEV con autonomía  $\geq 40$  km, y vehículos de pila de combustible de hidrógeno). El **5,1%** cuenta con un distintivo ambiental **ECO** (HEV, EREV y PHEV con autonomía  $< 40$  km, y coches impulsados por gas natural concentrado o licuado, GNC y GNL respectivamente, o gas licuado del petróleo, GLP).

#### 2.4.2 Caracterización del censo de vehículos de Alcorcón

La caracterización del parque de vehículos circulante en la ciudad de Alcorcón resulta fundamental, puesto que el **transporte por carretera** constituye una de las **actividades** con **mayor contribución** a las **emisiones de contaminantes** atmosféricos y, por tanto, es clave para la propuesta de **medidas y mejora de la calidad del aire** del municipio. Las emisiones del tráfico rodado son importantes por los contaminantes que afectan a la calidad del aire local y por su contribución al cambio climático por los gases de efecto invernadero (GEI).

La caracterización del parque circulante que se expone a continuación supone un aspecto clave para la toma de decisiones y la definición de políticas y medidas en el marco del Plan de Movilidad.

El **parque censado** se compone principalmente de **turismos (80,7%)**, seguido de **motocicletas (6,8%)**, **furgonetas (5,6%)** y **camiones (4,1%)**. La distribución por barrios muestra que las zonas del **centro, sur y este** concentran la mayor proporción de vehículos, en correspondencia con su población y actividad económica.

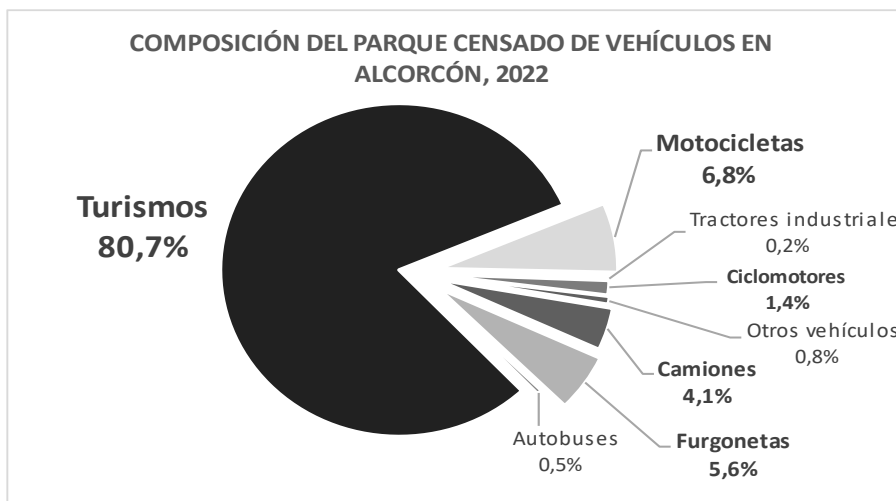


Ilustración 17. Composición del parque vehicular censado en Alcorcón (2022). Elaborado con datos de la DGT

En cuanto a la **contaminación del parque vehicular**, más de la mitad de los vehículos censados son de alta contaminación: el **27,6% carece de distintivo ambiental**, y un **32,1% cuenta con distintivo B**, los niveles más contaminantes según la DGT. Los vehículos menos contaminantes representan un porcentaje menor: **0,7% con distintivo 0 emisiones** y **5,1% con distintivo ECO**. Cabe destacar que el parque circulante efectivo tiende a ser más moderno y menos contaminante que el parque censado, debido a la renovación de vehículos en circulación.

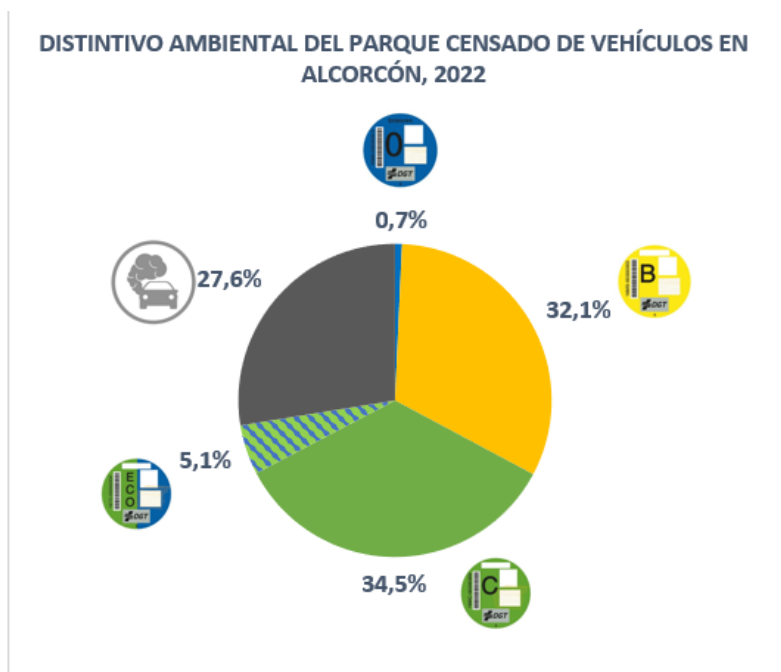


Ilustración 18. Distintivo ambiental del parque circulante censado en Alcorcón (2022). Elaborado con datos de la DGT

En conclusión, la caracterización realizada refleja una fuerte **dependencia del turismo privado**, con un **peso reducido** de **motocicletas** y **furgonetas**, lo que acentúa la **presión** sobre la **red viaria** y el **aparcamiento**. La **elevada proporción** de vehículos **antiguos y contaminantes** (B y sin distintivo) supone un reto significativo en términos de calidad del aire y cumplimiento de la normativa de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).



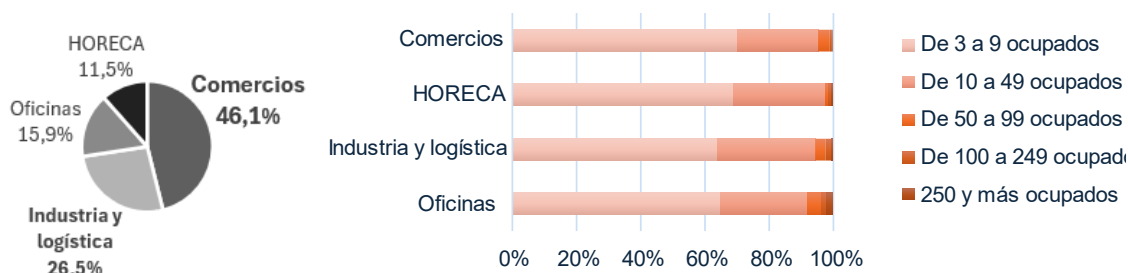
Asimismo, se observan **diferencias territoriales**: los barrios con mayor población concentran también un mayor número de vehículos, aunque en las zonas de renta más baja se detecta un parque más envejecido y contaminante. En conjunto, el **municipio** se encuentra en una situación **comparable** a otros del **entorno metropolitano** (Coslada, Getafe o Leganés), lo que subraya la necesidad de impulsar **políticas activas** de renovación tecnológica del parque, **gestión del estacionamiento** y **fomento de modos de transporte alternativos** frente al automóvil privado.

## 2.5 Actividad socioeconómica

### 2.5.1 Actividad económica

Alcorcón es un municipio que, a pesar de tener un alto porcentaje de zonas residenciales, en su interior también concentra un elevado número de puntos atractores de la movilidad, como comercios, establecimientos hosteleros y oficinas. Además, otro factor importante a tener en cuenta son los polígonos industriales que posee, lo cual también atrae flujos del exterior de sus límites. Cabe destacar a su vez los equipamientos administrativos, sanitarios, educativos y de servicios sociales, entre otros, que constituyen elementos esenciales para el correcto desempeño de las actividades cotidianas de la población residente.

Se han extraído datos de puntos de interés georreferenciados del Nomenclátor Oficial y Callejero de la Comunidad de Madrid (NOMECALLES), elaborado por el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, para analizar cuáles son aquellos barrios que concentran un mayor número de puntos atractores de la movilidad. Por una parte, se analizan los datos de empresas registradas en el Directorio Central de Empresas (DIRCE) en 2024; por otra parte, se contabiliza el número de equipamientos que ofrecen servicios sanitarios, administrativos y educativos, entre otros.



**Ilustración 19.** Proporción de empresas de Alcorcón inscritas en el DIRCE en 2024 según su actividad y nº de ocupados. Fuente: NOMECALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).

**Tabla 2.** Empresas de Alcorcón inscritas en el DIRCE en 2024. Fuente: NOMECALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).

Empresas (DIRCE 2024)	Rango de ocupados					Total general
	3 - 9	10 - 49	50 - 99	100 - 249	≥ 250	
<b>Comercios</b>	<b>653</b>	<b>228</b>	<b>34</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>927</b>
Comercio mayorista	100	53	3			156
Comercio minorista	316	119	21	2	3	461
Educación	39	17	4	3		63
Sanidad y servicios sociales	78	19	3		2	102
Servicios personales	75	6		1		82
Servicios recreativos	45	14	3		1	63



Empresas (DIRCE 2024)	Rango de ocupados					Total general
	3 - 9	10 - 49	50 - 99	100 - 249	≥ 250	
<b>HORECA</b>	<b>160</b>	<b>66</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>232</b>
Hostelería	160	66	2	2	2	232
<b>Industria y logística</b>	<b>339</b>	<b>163</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>532</b>
Agricultura y ganadería					1	1
Alimentación	14	9		3		26
Construcción	178	72	4	4		258
Industria no metálica	6	2				8
Industria química y refino	2		1		1	4
Información y comunicaciones	29	12	2	2		45
Maquinaria industrial	1	2	1			4
Material de transporte		1				1
Material eléctrico y electrónico	10	2	1			13
Metálicas básicas e intermedias	14	7				21
Minería y suministros	2	4			1	7
Otras manufactureras	16	10	2			28
Papel y gráficas	7	11	3	1		22
Textil, confección y calzado	8	4				12
Transporte y almacenamiento	52	27	2	1		82
<b>Oficinas</b>	<b>206</b>	<b>88</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>319</b>
Actividades administrativas	69	53	9	4	7	142
Actividades Inmobiliarias	26	1				27
Actividades profesionales	95	31	4	1		131
Servicios financieros	16	3				19
<b>Total general</b>	<b>1.358</b>	<b>545</b>	<b>65</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>2.010</b>

El tejido empresarial de Alcorcón se caracteriza por una clara prevalencia de micro y pequeñas empresas: más del 67 % de los establecimientos cuentan con entre 3 y 9 ocupados, mientras que únicamente un 2 % supera los 100 trabajadores. El total asciende a 2.010 empresas, distribuidas de forma heterogénea entre sectores, si bien predominan el comercio (927 empresas, de las cuales 461 corresponden al comercio minorista y 156 al mayorista), la hostelería y restauración (232), así como la industria y logística (532). Estos tres bloques concentran más de tres cuartas partes de la actividad empresarial del municipio, consolidando un perfil mixto entre servicios y actividades productivas.

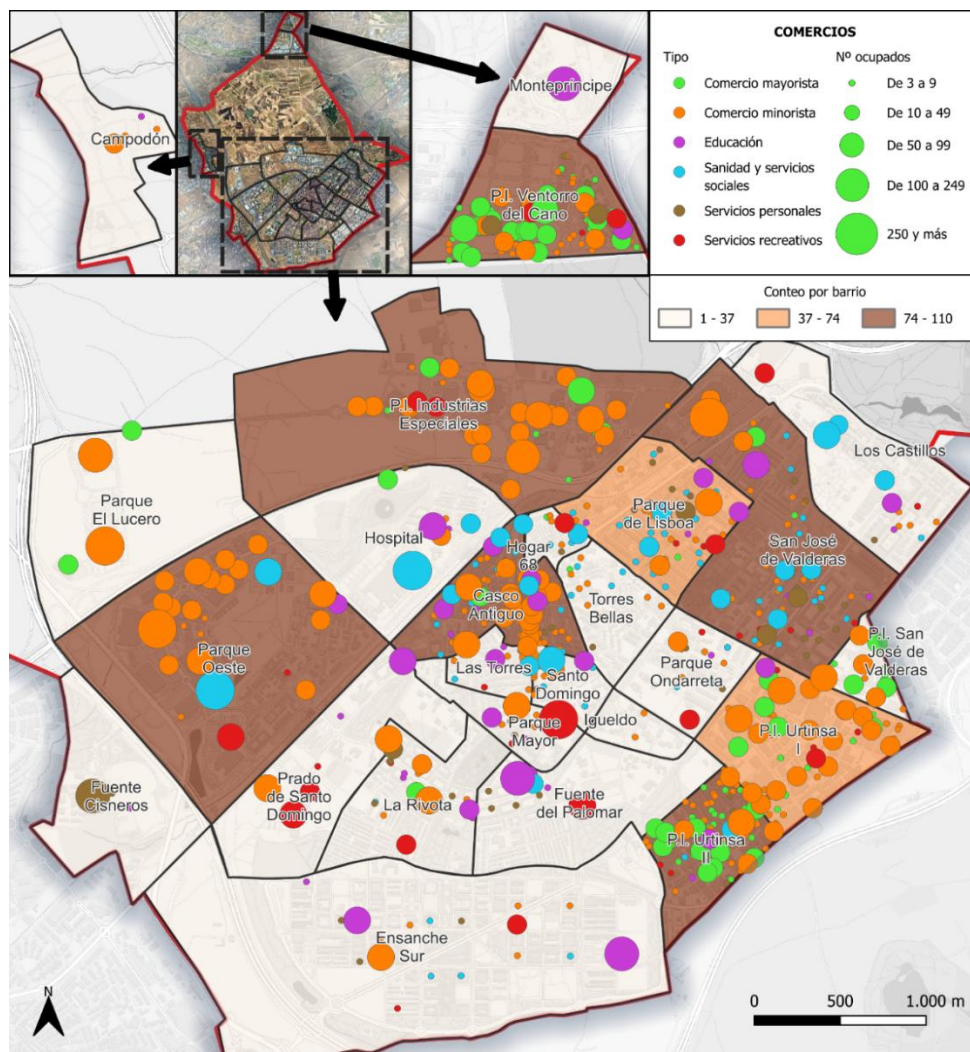
Dentro de las ramas específicas, destacan los servicios vinculados a oficinas y actividades profesionales, con 319 unidades empresariales, así como la construcción, con 258. En el ámbito social y comunitario, el municipio presenta un entramado relevante de empresas de sanidad y servicios sociales (102) y de educación (63), reflejo de la importancia de estos sectores en la provisión de servicios básicos. Por el contrario, sectores industriales especializados como químico, textil, metálico o papelerero muestran una representación reducida, en general con



estructuras de pequeña escala. En conjunto, Alcorcón exhibe un ecosistema empresarial diversificado, con fuerte peso del comercio minorista y de proximidad, un sector hostelero consolidado y un núcleo industrial-logístico significativo que dota al municipio de cierta especialización dentro del área metropolitana madrileña.

### ■ Comercios

Alcorcón cuenta con más de 900 comercios de diferentes tipos repartidos por las diferentes zonas del municipio. El sector comercial en Alcorcón presenta una distribución territorial muy marcada, donde se combinan polos tradicionales de actividad con áreas emergentes vinculadas tanto a desarrollos residenciales como a suelos industriales y terciarios. Destaca la fuerte concentración de comercios en barrios consolidados como el Casco Antiguo (105 establecimientos), San José de Valderas (84), Parque Oeste (86) y Parque de Lisboa (60), que configuran nodos de proximidad y centralidad comercial. En paralelo, los polígonos industriales y áreas de actividad económica juegan un papel determinante, en especial P.I. Ventorro del Cano (110), P.I. Industrias Especiales (98) y P.I. Urtinsa I y II (160 en conjunto), que concentran un tejido significativo de empresas comerciales de mayor tamaño, orientadas en muchos casos al comercio mayorista, logístico o vinculado a cadenas de distribución.



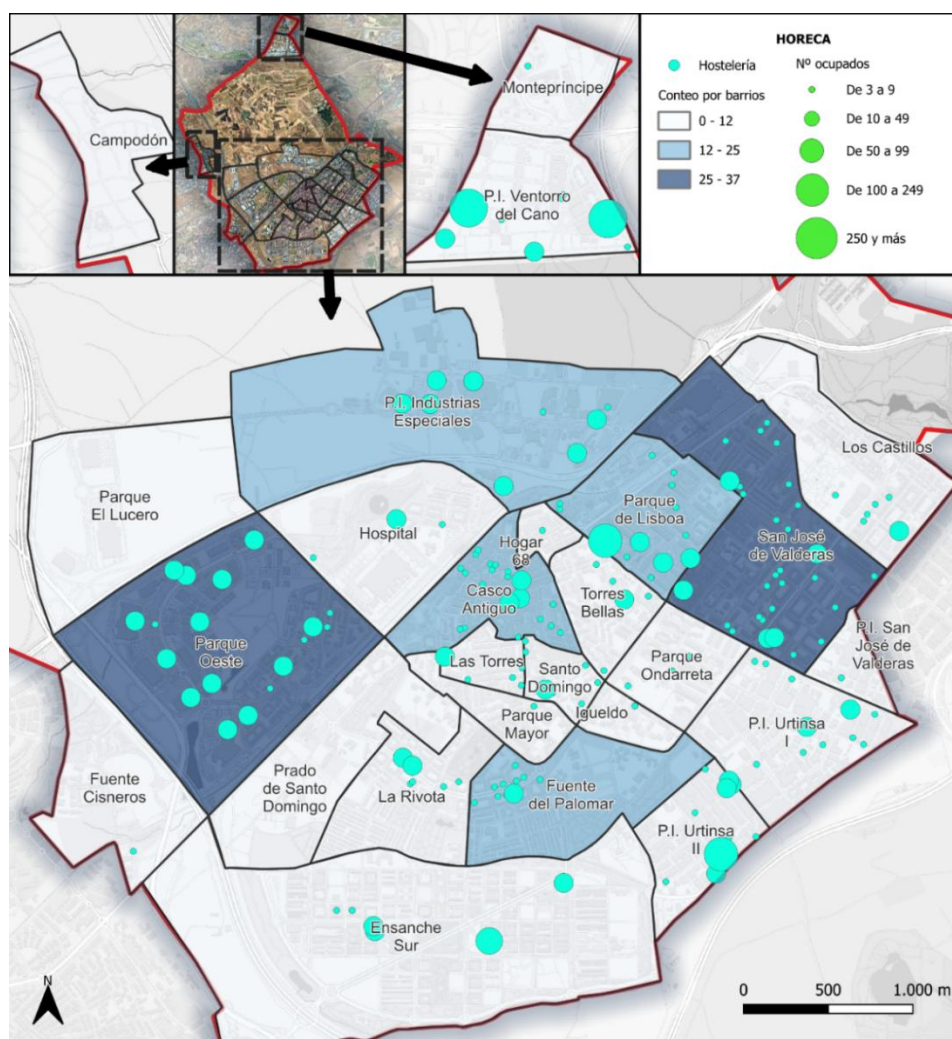
**Ilustración 20. Comercios en Alcorcón. Elaborado con datos de NOMEALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).**



El análisis por escala muestra que el 97 % de los comercios en el municipio son pequeños (menos de 50 empleados), con especial preponderancia de establecimientos de entre 3 y 9 ocupados (653). Sin embargo, se observa la presencia de unidades de gran tamaño (6 comercios con más de 250 empleados), localizadas principalmente en Parque Oeste, P.I. El Lucero y entornos de carácter metropolitano, lo que evidencia la coexistencia entre comercio minorista de proximidad y grandes superficies o cadenas. En barrios residenciales de reciente desarrollo como Ensanche Sur y Fuente Cisneros, la actividad comercial es todavía incipiente, con estructuras reducidas y baja densidad, mientras que áreas tradicionales como La Rivota o Santo Domingo mantienen un perfil de pequeño comercio consolidado. En conjunto, el comercio en Alcorcón se caracteriza por su dualidad: un tejido local de proximidad muy atomizado, fundamental para la vida urbana, y un conjunto de equipamientos comerciales de mayor escala que refuerzan la posición del municipio como nodo de consumo en el área metropolitana de Madrid.

### ■ Hostelería, restauración y catering (HORECA)

El sector de hostelería en Alcorcón, con un total de 232 empresas, refleja un patrón de localización dual: por un lado, una base sólida de pequeños establecimientos de barrio (cafeterías, bares y restaurantes) y, por otro, un número reducido pero significativo de unidades de mayor escala, vinculadas principalmente a zonas de servicios y áreas empresariales.



**Ilustración 21.** Hostelería (HORECA) en Alcorcón. Elaborado con datos de NOME CALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).



La inmensa mayoría de los negocios (97 %) cuentan con menos de 50 trabajadores, lo que evidencia el carácter atomizado y de microempresa del sector. Los barrios con mayor número de establecimientos son San José de Valderas (37), Parque Oeste (33) y el Casco Antiguo (20), seguidos de entornos residenciales como Parque de Lisboa (15) o Fuente del Palomar (18), donde la hostelería se configura como un elemento estructurador de la vida social y comunitaria.

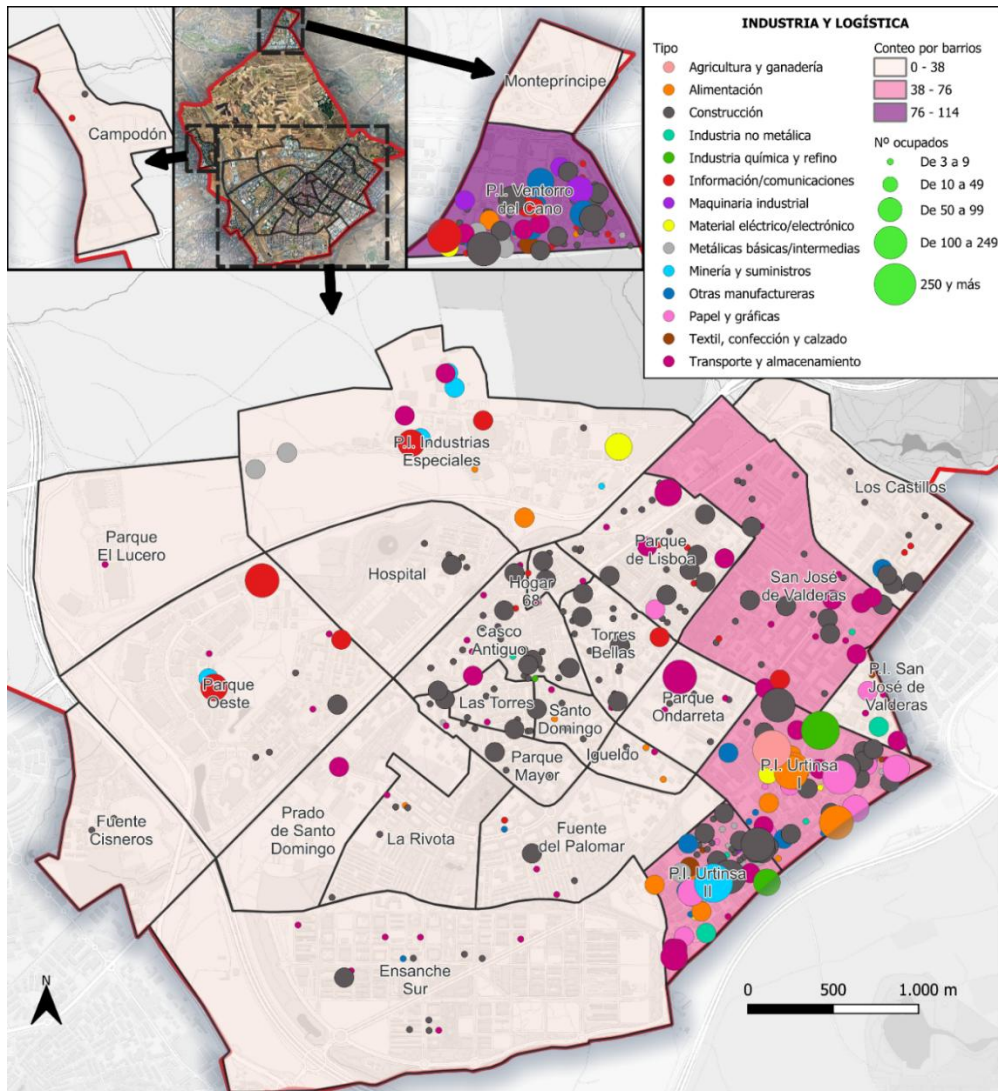
En paralelo, los polígonos industriales y parques empresariales concentran un tejido hostelero relevante, como en el P.I. Industrias Especiales (23), P.I. Urtinsa I y II (23 en conjunto) y P.I. Ventorro del Cano (8), que responden en gran medida a la demanda de servicios de restauración vinculados a trabajadores y visitantes de estas áreas. El segmento de mayor tamaño, con empresas de más de 100 empleados (4 casos en total), se ubica en Parque Oeste y en P.I. Urtinsa II, asociado a cadenas de restauración y formatos de hostelería organizada. En barrios de nueva expansión, como Ensanche Sur o Fuente Cisneros, la presencia hostelera es todavía reducida, si bien se vislumbra un incipiente crecimiento ligado al aumento poblacional.

En síntesis, la hostelería en Alcorcón combina un tejido local de proximidad, que asegura capilaridad territorial y cohesión social, con un núcleo empresarial de mayor escala que refuerza la oferta metropolitana del municipio en restauración y ocio.

#### ■ **Industria y logística**

El sector de industria y logística en Alcorcón, con 532 empresas registradas, constituye uno de los pilares estructurales del tejido económico local, tanto por volumen como por el papel que desempeña en la generación de empleo y la articulación metropolitana. El grueso del sector está formado por pequeñas y medianas empresas (más del 94 % con menos de 50 trabajadores), aunque se constata la existencia de compañías de gran tamaño (16 con más de 100 ocupados, incluidas 3 con más de 250), que aportan capacidad tractora y refuerzan la competitividad del municipio. La actividad se concentra principalmente en los polígonos industriales, con especial relevancia de Ventorro del Cano (114 empresas) y los dos sectores de Urtinsa (74 cada uno), que en conjunto representan cerca del 50 % de toda la base industrial y logística del municipio. Estas áreas concentran tanto actividades manufactureras y auxiliares como operadores logísticos, consolidando a Alcorcón como un nodo estratégico en el suroeste metropolitano de Madrid.

En paralelo, barrios residenciales de larga trayectoria como San José de Valderas (45), Parque de Lisboa (35) y el Casco Antiguo (32) muestran también una notable densidad de empresas industriales y logísticas, generalmente de menor escala, asociadas a talleres, manufactura ligera y servicios de apoyo. Otros entornos como Torres Bellas (22), Los Castillos (12) o Las Torres (10) refuerzan esta capilaridad territorial, mientras que zonas de reciente urbanización como Ensanche Sur o Fuente Cisneros presentan una presencia aún incipiente. En conjunto, el sector industrial y logístico de Alcorcón combina un núcleo especializado en sus parques empresariales, con empresas de mayor envergadura y orientación metropolitana, con un tejido distribuido de microindustrias y talleres urbanos, que diversifican la base productiva y contribuyen a la resiliencia económica local.



**Ilustración 22. Empresas industriales y logísticas en Alcorcón. Elaborado con datos de NOME CALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)**

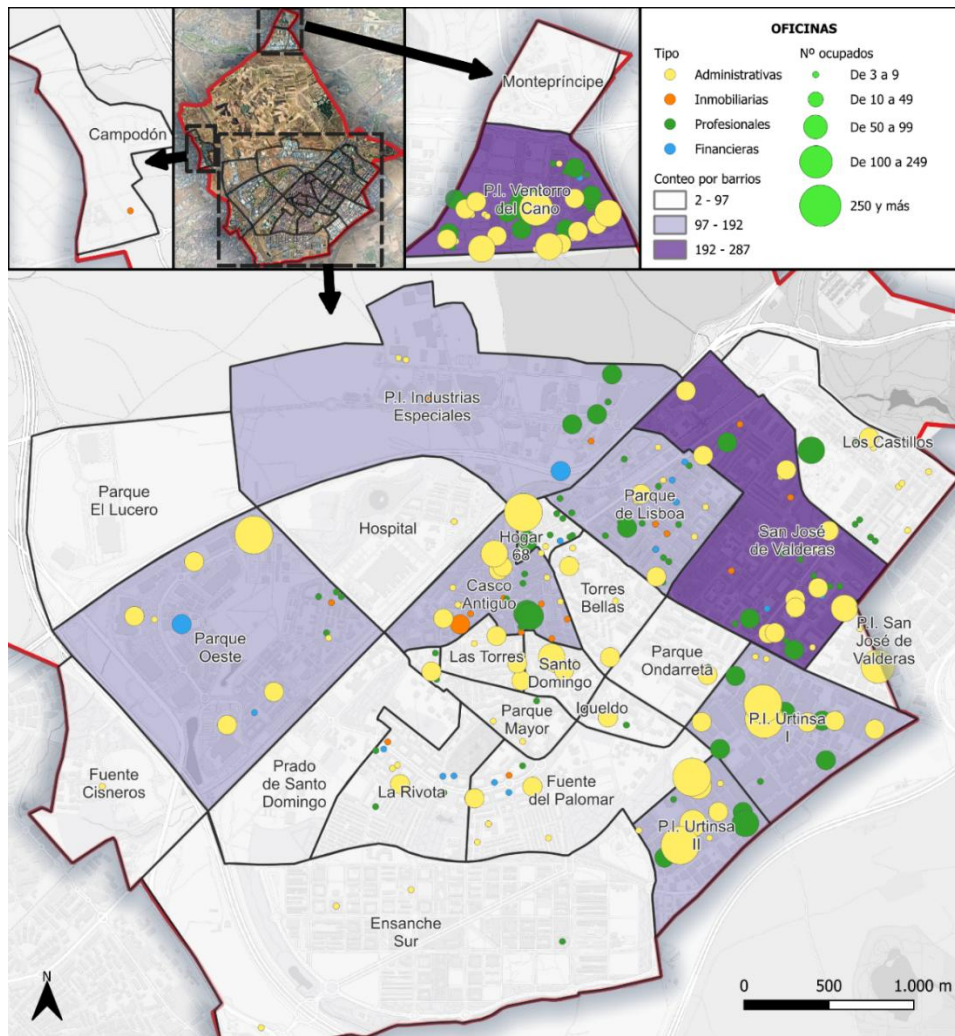
### ■ Oficinas

El sector de oficinas en Alcorcón, con 319 empresas registradas, representa un ámbito en expansión y diversificación dentro de la estructura económica del municipio, con un peso notable en actividades profesionales, administrativas y de servicios avanzados. La mayor parte de las empresas son de pequeña escala (92 % con menos de 50 trabajadores), aunque se constata la presencia de compañías de gran tamaño (7 con más de 250 empleados), localizadas principalmente en áreas empresariales como Urtinsa y Ventorro del Cano, y en ejes terciarios de proyección metropolitana como Parque Oeste. Estas concentraciones reflejan un patrón dual: por un lado, un tejido disperso de oficinas de proximidad ligadas a barrios residenciales y, por otro, clústeres de mayor especialización en los parques empresariales e industriales.

En términos de distribución territorial, destacan San José de Valderas (46 empresas), Parque de Lisboa (32) y el Casco Antiguo (29) como focos tradicionales de actividad, mientras que los polígonos industriales (Urtinsa I y II, Ventorro del Cano e Industrias Especiales) aglutinan más de un tercio del total, constituyendo polos mixtos donde conviven actividades productivas y oficinas de gestión o apoyo. Otros entornos con relevancia son Los Castillos (12) y La Rivota (11), donde predominan empresas de carácter administrativo y profesional. En conjunto, el sector de oficinas



en Alcorcón se configura como un tejido híbrido, que combina la capilaridad territorial del pequeño despacho y oficina de barrio con la implantación de empresas de mayor dimensión en áreas estratégicas, reforzando la posición del municipio como nodo terciario complementario dentro del área metropolitana madrileña.



**Ilustración 23. Oficinas en Alcorcón. Elaborado con datos de NOME CALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid)**

### 2.5.2 Equipamientos

El municipio de Alcorcón dispone de un sistema de equipamientos amplio, diverso y estratégicamente distribuido, que abarca las esferas administrativa, sanitaria, social y educativa, configurando una red clave para la cohesión urbana y la calidad de vida de la población.

En conjunto, los equipamientos de Alcorcón muestran un modelo mixto: centralidades bien definidas que concentran servicios de escala metropolitana y una red distribuida que garantiza la accesibilidad y cobertura en la práctica totalidad del municipio. Diferenciando por sectores:

- **Administración pública:** La red de **equipamientos administrativos, de seguridad y culturales/deportivos** en Alcorcón (35 en total) presenta una doble concentración: en el Casco Antiguo y San José de Valderas, donde se localizan hasta 13 de estos recursos, y en áreas residenciales consolidadas como La Rivota (5) y Fuente del Palomar (4). El **Casco Antiguo** actúa como **centro administrativo histórico**, con presencia de dependencias



municipales y equipamientos culturales, mientras que San José de Valderas concentra hasta 6 equipamientos administrativos y un centro cultural de referencia, reforzando su rol de subcentro urbano.

El resto de la infraestructura se reparte en barrios con fuerte componente comunitario, como Parque Mayor y Prado de Santo Domingo, ambos con instalaciones deportivas y culturales. Asimismo, los polígonos de Urtinsa I y II y Ventorro del Cano albergan oficinas administrativas de carácter especializado, vinculadas al tejido productivo.

- **Salud y Servicios Sociales:** La **red sanitaria de Alcorcón** se organiza en torno al **Hospital Universitario Fundación Alcorcón**, principal centro de referencia del municipio y de su área de influencia metropolitana, y a una red de **centros de atención primaria** distribuidos de manera relativamente equilibrada por la ciudad. Esta dotación garantiza un acceso básico a los servicios sanitarios, aunque la calidad de la cobertura varía en función de la densidad residencial y la morfología urbana de cada barrio.

El **Hospital Universitario Fundación Alcorcón**, situado en el suroeste del término municipal, ofrece buena accesibilidad en vehículo privado gracias a su proximidad a la **A-5 y la M-50**, lo que facilita la llegada desde municipios colindantes. Sin embargo, su localización periférica condiciona los desplazamientos a pie o en bicicleta desde buena parte de Alcorcón, lo que incrementa la **dependencia del transporte público y del coche privado**. La red de autobuses urbanos e interurbanos permite su conexión con los principales barrios, aunque en los entornos más alejados sigue predominando el vehículo privado como modo de acceso.

En lo que respecta a los **centros de salud**, su distribución responde a un criterio de proximidad al tejido residencial, lo que facilita el acceso a pie a una parte considerable de la población. No obstante, en **barrios periféricos de baja densidad y tipología unifamiliar** la cobertura resulta menos eficiente, obligando en muchos casos a realizar los desplazamientos en vehículo privado. Este factor puede afectar especialmente a **personas mayores o con movilidad reducida**, que dependen de una oferta de proximidad para mantener su autonomía en los desplazamientos cotidianos.

El municipio cuenta con 124 equipamientos de salud y servicios sociales, con una clara estructura jerárquica: dos grandes hospitales (el Hospital Universitario Fundación Alcorcón en el barrio Hospital y el Hospital Sur de Alcorcón en Parque Oeste) funcionan como nodos de referencia supramunicipal. Junto a ellos, destacan los ocho centros de salud distribuidos estratégicamente, con fuerte presencia en Casco Antiguo (2), San José de Valderas (2) y Parque Oeste (1), lo que refuerza la accesibilidad a la atención primaria.

Las farmacias (68 en total) configuran una red capilar, muy concentrada en Parque de Lisboa (9), San José de Valderas (10) y Casco Antiguo (13), que cubre prácticamente toda la trama urbana. Los servicios sociales (46 recursos) destacan en barrios de fuerte densidad poblacional como Hospital (7), San José de Valderas (8), Casco Antiguo (6) y Parque de Lisboa (10), que articulan la atención comunitaria. En suma, el sistema sociosanitario de Alcorcón se caracteriza por una combinación equilibrada de grandes infraestructuras hospitalarias con redes descentralizadas de atención primaria, farmacia y servicios sociales, lo que refuerza la resiliencia y cobertura territorial.

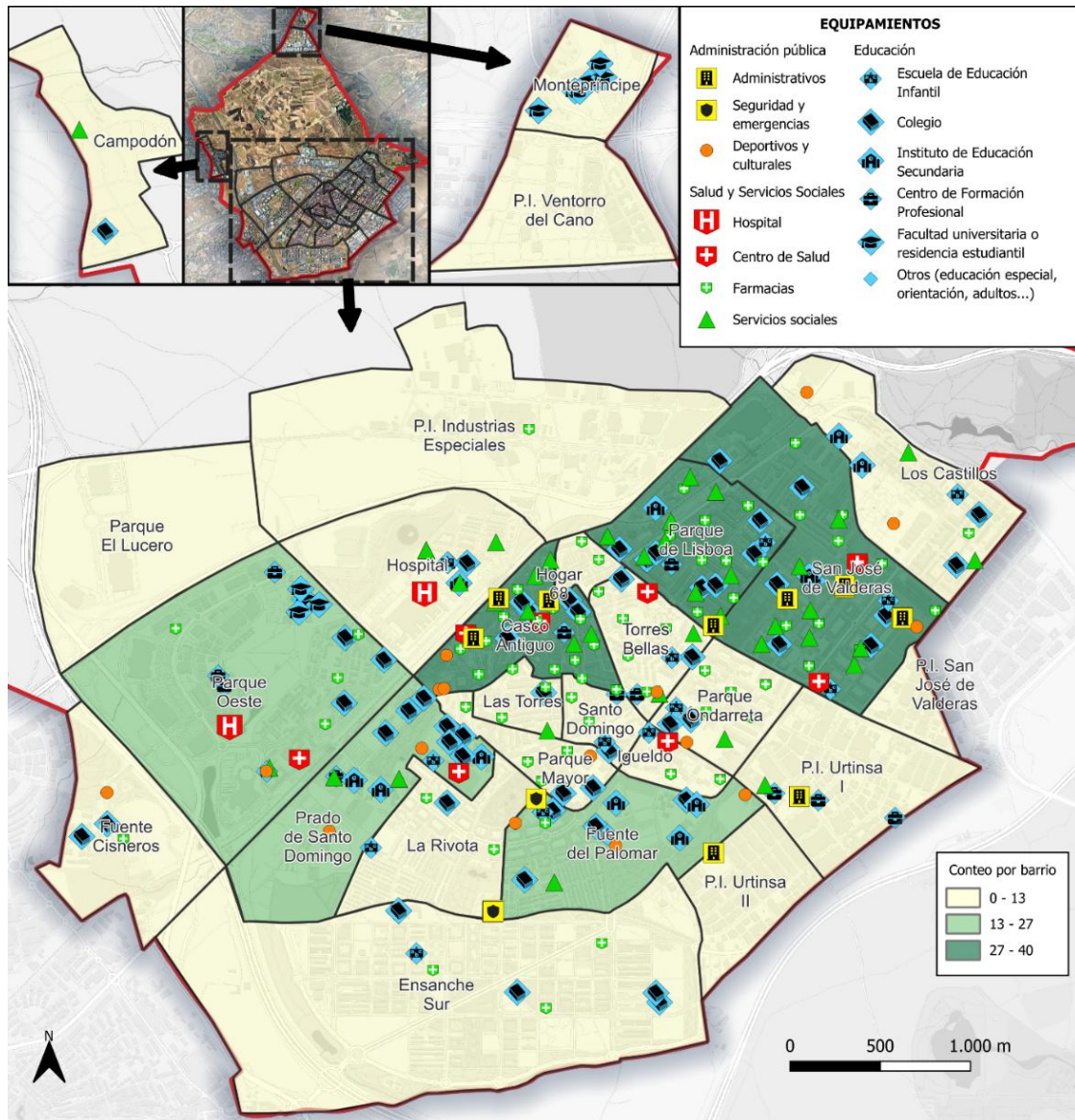


- Educación:** La red educativa de Alcorcón es especialmente extensa, con 113 equipamientos que abarcan desde educación infantil hasta educación superior. Los barrios con mayor concentración son Prado de Santo Domingo (13), San José de Valderas (13), Fuente del Palomar (12), Parque de Lisboa (11) y Parque Oeste (11), lo que refleja la correlación entre densidad poblacional y provisión de servicios educativos. El Casco Antiguo mantiene también un peso notable (6 centros), con fuerte tradición en colegios.

Un aspecto diferenciador de Alcorcón respecto a otros municipios del sur metropolitano es la presencia de educación universitaria y especializada: el campus de Montepíncipe (7 equipamientos, entre facultades y residencia estudiantil) y los centros de formación profesional localizados en Urtinsa y Parque Oeste, que refuerzan el papel del municipio como nodo educativo de alcance supralocal. Destacan además la oferta de educación especial, orientación y adultos (12 centros distribuidos en barrios estratégicos), lo que evidencia un enfoque integral y de inclusión social.

*Tabla 3. Equipamientos en Alcorcón. Fuente: NOMEALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).*

Administración pública	35	Salud y Servicios sociales	124	Centros educativos	113
Administrativos	13	Hospital	2	Escuela de Educación Infantil	15
Seguridad y emergencias	5	Centro de Salud	8	Colegio	52
Deportivos y culturales	17	Farmacias	68	Instituto de Educación Secundaria	11
		Servicios sociales	46	Centro de Formación Profesional	13
				Facultad universitaria o residencia estudiantil	10
				Otros (educación especial, orientación, adultos...)	12



**Ilustración 24. Equipamientos en Alcorcón. Elaborado con datos de NOME CALLES (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid).**

Además, muchos de los centros educativos se ubican en ejes principales, como en Av. Móstoles, su paralela Av. Pablo Iglesias, Av. del Oeste o en la C. Ministro Fernández Ordóñez. Esto supone un problema para proporcionar un acceso seguro a los alumnos, condicionando que puedan realizar sus desplazamientos de forma independiente, especialmente para aquellos más pequeños. También puede suponer conflictos con el tráfico, al incrementarse la probabilidad de realizar paradas en doble fila.

Promover que los desplazamientos se realicen mediante movilidad activa (a pie o bicicleta) no solo contribuye a la mejora de la eficiencia del sistema de transporte, a un menor consumo o mejora del medio ambiente, sino que proporciona numerosos beneficios como fomentar la actividad física, la autonomía y la integración social.

Un aspecto fundamental para lograr que los alumnos acudan de esta forma a sus respectivos centros educativos de referencia es que la proximidad a su lugar de residencia sea lo suficientemente pequeña.



## ■ Zonas verdes

La infraestructura verde, además de constituir una red de espacios verdes interconectados, fundamental para la conservación de la biodiversidad, reporta un gran número de beneficios ambientales, sociales y económicos derivados de las múltiples funciones y servicios ecosistémicos que brinda la naturaleza, como son la regulación hídrica, el control de la erosión, la depuración del agua o la prevención del cambio climático, entre otros.

En el ámbito urbano, son numerosos los beneficios que aportan este tipo de infraestructuras. Entre ellas la mejora de la salud y al bienestar de la ciudadanía, gracias a la mejora de la calidad del aire, la atemperación del clima urbano y consiguiente disminución del efecto “isla de calor urbana”, la reducción de la contaminación atmosférica o la función social que proporcionan los espacios verdes urbanos. En suma, todo ello supone una mejora en el nivel de habitabilidad de las ciudades. Diferentes estudios, tanto a nivel nacional como internacional, respaldan la necesidad de contar con zonas verdes a una distancia menor a 300 metros de las viviendas.

Alcorcón, en este sentido, es un municipio que dispone de una red amplia de espacios verdes públicos, lo que permite que una gran mayoría de la población cuente con un parque o jardín a menos de cinco minutos de su residencia. Destacan ámbitos de gran superficie y valor metropolitano como el Parque de Las Presillas, el Parque de La Ribota o el Parque de los Castillos, junto con áreas de carácter natural como el Parque de Polvoranca, compartido con Leganés y Fuenlabrada, que constituye uno de los principales pulmones verdes del sur metropolitano.

Además de los parques, las calles ejercen la función de tránsito cotidiano para una gran mayoría de la población, independientemente del medio de transporte que usen. Un viario con mayor proporción de verde, que incluya alta densidad de arbolado y superficies permeables, como alcorques vivos, contribuye a aumentar la percepción natural de las calles. Esto crea efectos positivos sobre la salud de las personas, en tanto el espacio gana habitabilidad (reducción de ruidos, del efecto isla de calor) y eso repercute en la salud no solo física, sino también psíquica.

En este sentido, Alcorcón cuenta con una extensa red de calles arboladas y avenidas con alta densidad de vegetación, especialmente en áreas como Parque Lisboa, San José de Valderas o Fuente Cisneros, donde las zonas ajardinadas privadas se combinan con arbolado viario abundante. La presencia de estos elementos verdes refuerza la calidad ambiental y la habitabilidad urbana del municipio.



## 3. MOVILIDAD GLOBAL

### 3.1 Introducción metodológica

Para el análisis de la movilidad global en Alcorcón, que abarca los flujos de viaje, relaciones territoriales, distribución modal y perfiles de movilidad de la población, se ha desarrollado un trabajo de campo específico en 2024, complementario a las fuentes estadísticas oficiales y a la actualización de la información utilizada en el PMUS de 2015.

La base principal del estudio ha sido una encuesta de hábitos de movilidad a residentes del municipio, realizada mediante 350 entrevistas telefónicas, los cuales han sido preguntados acerca de sus patrones de movilidad diarios (viajes/día). Considerando que la población de 16 años o más asciende a 150.307 personas (INE, 2024), la muestra presenta un error muestral del  $\pm 5,24\%$ , para un nivel de confianza del 95% y 2 sigmas, bajo el supuesto de máxima indeterminación ( $P=Q=50\%$ ).

La selección de individuos se ha llevado a cabo de forma aleatoria estratificada por cuotas de edad y sexo, garantizando la representatividad de los distintos grupos de población. La muestra queda distribuida de la siguiente manera:

Tabla 4. Número de encuestas respondidas por grupo de edad y sexo.

	De 16 a 29	De 30 a 44	De 45 a 64	65 o más	Total
<b>Hombres</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>63</b>	<b>38</b>	<b>165</b>
Estudiante	18	0	0	0	18
Hogar	0	1	0	1	2
Jubilado	0	0	12	35	47
Activo	12	30	44	2	88
En paro	2	1	7	0	10
<b>Mujeres</b>	<b>28</b>	<b>37</b>	<b>66</b>	<b>54</b>	<b>185</b>
Estudiante	13	2	0	0	15
Hogar	0	1	16	16	33
Jubilada	0	0	6	38	44
Activa	13	33	36	0	82
En paro	2	1	8	0	11
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>69</b>	<b>129</b>	<b>92</b>	<b>350</b>

En términos de **equilibrio de género**, el **47,1%** de los encuestados son **hombres** y el **52,3% mujeres**, lo que supone una distribución muy próxima a la estructura poblacional real que posee Alcorcón. Asimismo, la **representación por edades** refleja de manera adecuada la pirámide poblacional del municipio, contrastada en el apartado de análisis sociodemográfico (véase punto 2.1). El **17%** de los encuestados corresponde a jóvenes de **16 a 29 años**, **más de la mitad** a población adulta en **edad activa** (entre 30 y 64 años), y el **26%** a personas **jubiladas**.

A esta representatividad por edad y sexo se añade la **diversidad** en situación **laboral** y nivel de **estudios**, lo que enriquece la visión de los **diferentes patrones** de movilidad.